Les
PUBLICATIONS
DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport annuel 1987-1988

Québec

T73
A1
A4
1987-88

Le contenu de cette publication a été rédigé par le ministère des Transports

Cette édition a été produite par
Les Publications du Québec
1279, boulevard Charest Ouest
Québec (Québec)
G1N 4K7

Dépôt légal — 4e trimestre 1988
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-5510-8347-8
ISSN 0711-9011

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 12 de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28), j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière qui s'est terminée le 31 mars 1988.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Marc-Yvan Côté

Québec, décembre 1988

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports
Responsable du développement régional
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je vous soumets respectueusement le rapport annuel 1987-1988 du ministère des Transports.

Ce rapport décrit les principales activités et les grandes réalisations du Ministère au cours de cet exercice financier.

Veuillez recevoir, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon entière collaboration.

Le sous-ministre des Transports,

Pierre Michaud

Québec, décembre 1988

Table des matières

Partie I
Cadre de fonctionnement 9

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative 9

1.1 Lois constitutives 9
1.2 Lois administrées 9
1.3 Amendements aux lois et règlements 10
1.4 Vocation 11
1.5 Organisation administrative 11
1.6 Réorganisation administrative 14

Chapitre II
Champs d'activité 15

2.1 Missions 15
2.2 Programmes 15

Chapitre III
Ressources 19

3.1 Ressources humaines 19
3.2 Ressources financières 20

Partie II
Activités par programme 23

Chapitre IV
Programme I 23

Systèmes de transport terrestre 23
4.1 Inventaire et recherche 23
4.2 Transport des personnes 26
4.3 Transport des marchandises 30

Organigramme 32

Chapitre V
Programme 3 35

Construction du réseau routier 35
5.1 Orientations 35
5.2 Travaux de génie 35
5.3 Travaux routiers 37

Chapitre VI
Programme 4 43

Conservation du réseau routier 43
6.1 Conservation des chaussées 43
6.2 Structures 45
6.3 Équipement de contrôle 45
6.4 Entretien d'hiver 46
6.5 Activités de soutien 46
6.6 Soutien en matériel 46

Chapitre VII
Programme 5 47

Gestion interne et soutien 47
7.1 Gestion financière 47
7.2 Administration 49
7.3 Communications 49
7.4 Systèmes de gestion 50

Chapitre VIII
Programme 6 53

Transport scolaire 53

Chapitre IX
Programme 7 55

Transport maritime et aérien 55
9.1 Transport maritime 55
9.2 Transport aérien 56

Chapitre X
Programme 8 59

Service aérien gouvernemental 59
10.1 Transport des personnes et des marchandises 59
10.2 Protection de la forêt 59

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère 61

11.1 Service des relations extraministérielles 61
11.2 Service des archives et messageries 62
11.3 Accès à l'information 62

Liste des tableaux et des graphiques

Tableaux

1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère **16**
2. Répartition des effectifs réguliers **20**
3. Affectation des budgets de 1986-1987 et de 1987-1988 par programme et élément de programme **21**
4. Longueur du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports **44**
5. Évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble du Québec **45**
6. Répartition du budget de conservation des chaussées **45**
7. Données sur le déneigement du réseau routier provincial **46**
8. Répartition des contrats accordés en 1987-1988 vs 1984, 1985 et 1986 **49**

Graphiques

1. Missions et programmes — exercice 1987-1988 **17**
   a) Budget par regroupement d'activités **17**
   b) Budget par super-catégorie **17**
2. Effectifs réguliers du Ministère **19**
3. Subventions aux services de transport **28**
4. Budget de construction du réseau routier **37**
5. Budget de conservation des chaussées **43**
6. Kilomètres de couches d'usure **44**
7. Répartition des contrats accordés **47**

N.B. La forme grammaticale utilisée dans ce document vaut, lorsqu'il y a lieu, pour les personnes des deux sexes.

Partie I
Cadre de fonctionnement

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative

1.1 Lois constitutives

La loi instituant le ministère des Transports a été adoptée en 1972, fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Cette nouvelle loi accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transport.

La Loi sur les transports, adoptée également en 1972, donnait de nouvelles responsabilités au ministre en lui confiant le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités et qui fait maintenant l'objet d'une loi distincte, la Loi sur le transport par taxi.

Cette loi constitutive touche aussi certains organismes qui relèvent du ministre des Transports. Ainsi en est-il de la Commission des transports du Québec, qui a succédé à la Régie des transports, et du Conseil de la recherche et du développement en transport.

De plus, le ministre des Transports s'est vu confier la responsabilité de quelques autres organismes gouvernementaux : la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau — Hauterive en 1975 et la Régie de l'assurance automobile du Québec en 1980.

Le présent rapport ne tient pas compte des activités des divers organismes énumérés ci-dessus, celles-ci faisant l'objet de rapports séparés.

1.2 Lois administrées

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application :

Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

Loi sur les autoroutes
L.R.Q., c. A-34

Loi sur les chemins de colonisation
L.R.Q., c. C-13

Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14

Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.2

Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal
L.R.Q., c. C-60.1

Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24, titres 2 et 3

Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles
L.R.Q., c. I-5

Loi sur le ministère des Transports
L.R.Q., c. M-28

Loi sur les panneaux-réclames et affiches
L.R.Q., c. P-5

Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. R-4

Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q., c. S-14

Loi sur la Société québécoise des transports
L.R.Q., c. S-22.1

Loi sur le transport par taxi
L.R.Q., c. T-11.1

Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

Loi sur la vente des billets de chemin de fer
L.R.Q., c. V-2

Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-8

Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-14
(Transport des écoliers)

Loi sur la Société de transport de la ville de Laval
1984, c. 42
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal
1985, c. 32
(En collaboration avec le ministre des Affaires municipales)

Loi sur le camionnage
1987, c. 97

1.3 Amendements aux lois et règlements

Au cours de l'exercice 1987-1988, les mesures législatives suivantes ont été adoptées :

- la Loi modifiant la Loi sur le transport par taxi (1987, chapitre 26), sanctionnée le 18 juin 1987 ; cette loi a pour objet d'assurer un meilleur contrôle des divers services de transport rémunéré de personnes par automobile en différenciant davantage ces services, notamment par la création d'un nouveau permis pour le transport par limousine de grand luxe, en précisant les pouvoirs réglementaires du gouvernement et des autorités régionales et en modifiant la procédure de poursuite des infractions ;
- la Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports (1987, chapitre 27), sanctionnée le 18 juin 1987 ; cette loi a pour objet d'autoriser l'inclusion, dans les contrats adjugés pour la réalisation de travaux de voirie, d'une clause assurant la participation des titulaires de permis de camionnage en vrac à la réalisation des contrats ;
- la Loi modifiant la Loi sur le ministère des Transports concernant le remisage de biens (1987, chapitre 56), sanctionnée le 23 juin 1987 ; cette loi a pour objet de permettre aux agents de la paix de prendre possession et de remiser, aux frais de leur propriétaire, des biens utilisés pour commettre une infraction sur une propriété gouvernementale administrée par le ministre des Transports, qui peut alors disposer de ces biens à certaines conditions ;
- la Loi modifiant le Code de la sécurité routière et d'autres dispositions législatives (1987, chapitre 94), sanctionnée le 18 décembre 1987 ; cette loi a principalement pour objet d'intégrer au Code de la sécurité routière les normes du Code canadien de sécurité pour les transporteurs routiers et de majorer le montant obligatoire minimum de l'assurance responsabilité d'un transporteur, en particulier pour le transport de matières dangereuses ;
- la Loi sur le camionnage (1987, chapitre 97), sanctionnée le 18 décembre 1987 ; cette loi apporte une réforme en profondeur des règles applicables aux services rémunérés de camionnage fournis au Québec par les entreprises de camionnage locales et extra-provinciales. Elle a pour but essentiellement d'harmoniser les dispositions législatives du Québec à celles du Parlement canadien édictées par la Loi de 1987 sur les transports routiers (35-36 Elizabeth II, chapitre 35), sanctionnée le 28 août 1987.

De nouveaux règlements ont été adoptés et d'autres ont été modifiés, voire même abrogés, touchant le Code de la sécurité routière, la Loi sur le transport par taxi, la Loi sur les transports et la Loi sur le camionnage :

- le Règlement modifiant le Règlement sur le transport des matières dangereuses (Décret 980-87 du 17 juin 1987) ; ce règlement harmonise les normes québécoises et canadiennes par suite de modifications apportées à la réglementation fédérale ;
- le Règlement sur les véhicules tout terrain (Décret 58-88 du 13 janvier 1988) ; ce règlement édicte des normes visant à accroître la sécurité de l'utilisation des véhicules tout terrain et à en limiter les effets nuisibles pour la paix publique ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur le transport par taxi (Décret 129-88 du 27 janvier 1988) ; ce règlement établit les conditions de délivrance des permis de limousine de grand luxe et prescrit les normes applicables aux automobiles utilisées pour l'exploitation de ces permis ;
- le Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier (Décret 163-88 du 3 février 1988) ; ce règlement réduit l'étendue de la gratuité des services de transport par traversier et remplace le règlement adopté à cet effet en 1982 ;
- le Règlement autorisant la Commission des transports du Québec à délivrer des permis temporaires de camionnage (Décret 1344-87 du 26 août 1987) ; ce règlement vise à assurer l'approvisionnement d'usines et la livraison de la production en cas de suspension des services de transport ferroviaire ;
- le Règlement sur le camionnage (Décret 47-88 du 13 janvier 1988) ; ce règlement assure la mise en application de la Loi sur le camionnage (1987, chapitre 97) en déterminant les classes et catégories de permis de camionnage et en prescrivant les obligations que doivent respecter les titulaires de ces permis ; il abroge le Règlement sur les exigences applicables aux contrats et connaissements et sur les stipulations minimales que doivent contenir les contrats de transport (R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 6).

Quatre règlements ont apporté des modifications de concordance en matière de camionnage :

- le Règlement modifiant les Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec (Décret 48-88 du 13 janvier 1988) ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur le camionnage en vrac (Décret 49-88 du 13 janvier 1988) ;
- le Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts (Décret 50-88 du 13 janvier 1988) ;

— le Règlement modifiant le Règlement sur le transport par autobus (Décret 51-88 du 13 janvier 1988).

Six règlements d'abrogation ont aussi été adoptés en concordance avec la nouvelle réglementation en matière de camionnage :

— le Règlement abrogeant le Règlement sur le transport de produits nommés (Décret 52-88 du 13 janvier 1988) ;

— le Règlement abrogeant le Règlement sur le Bulletin de la Commission des transports du Québec (Décret 53-88 du 13 janvier 1988) ;

— le Règlement abrogeant l'Ordonnance générale sur le camionnage (Décret 54-88 du 13 janvier 1988) ;

— le Règlement abrogeant l'Ordonnance concernant les permis de rayon de 30 milles ayant pour base Montréal, Saint-Jérôme et Valleyfield (Décret 55-88 du 13 janvier 1988) ;

— le Règlement abrogeant l'Ordonnance concernant les permis de rayon de 30 milles ayant pour base le district Montréal métropolitain, Joliette, Notre-Dame-des-Prairies et Saint-Paul de Joliette (Décret 56-88 du 13 janvier 1988) ;

— le Règlement abrogeant l'Ordonnance spéciale 7225 concernant Trois-Rivières et la ville de Bécancour (Décret 57-88 du 13 janvier 1988).

Enfin, le 21 octobre 1987, par le Décret 1635-87, le gouvernement adoptait un nouveau programme d'aide gouvernementale au transport en commun qui est entré en vigueur le 1er janvier 1988.

1.4 Vocation

La vocation du Ministère tient son origine des pouvoirs qui lui sont conférés par une loi constitutive et par la Loi sur les transports.

Suivant la Loi sur le ministère des Transports, le ministre est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques relatives aux transports et à la voirie pour le Québec, de les mettre en oeuvre, d'en surveiller l'application et d'en coordonner l'exécution.

Par ailleurs, la Loi sur les transports rend le ministre responsable d'établir un plan des systèmes de transport au Québec, de faire la nomenclature des coûts, taux et tarifs et de prendre les mesures destinées à améliorer les transports en les coordonnant et en les intégrant. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions, à en contrôler l'utilisation et à vérifier la nature des dépenses qui y sont reliées.

1.5 Organisation administrative

Au 31 mars 1988, l'organigramme du ministère des Transports, approuvé par le Conseil du trésor, se composait du Bureau du sous-ministre, de 4 directions générales, de 22 directions centrales, de 13 directions régionales, de 48 districts et de 61 services.

Bureau du sous-ministre

On notera d'abord que six directions centrales et deux services sont rattachés directement au Bureau du sous-ministre. Ce sont les directions de la Recherche, du Service aérien gouvernemental, du Secrétariat du Ministère, de la Programmation, des Communications, et, enfin, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent ainsi que les services de la Vérification interne et des Enquêtes. On y trouve aussi : la Direction de la comptabilité qui relève du Contrôleur des finances et la Direction juridique qui relève du ministère de la Justice.

Voici une brève description du rôle de ces unités administratives :

Direction de la recherche : concevoir et implanter la politique et gérer les programmes d'aide relatifs à la recherche-développement (R.-D.) en transport, en concertation avec le Comité ministériel de R.-D. en transport et le Conseil de la R.-D. en transport. Réaliser et coordonner des recherches socio-économiques et des études globales reliées aux systèmes de transport. Assurer la cohérence du contenu statistique de l'information ministérielle. Mettre à la disposition du personnel du Ministère toute la documentation dont il a besoin.

Service de la vérification interne : s'assurer de l'efficacité du Ministère à l'intérieur du cadre des lois qui le régissent et de la protection appropriée des actifs contre les pertes de toutes natures.

Service des enquêtes : veiller aux intérêts du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé par des fonctionnaires ou des mandataires.

Service aérien gouvernemental : offrir un service de transport aérien qui répond aux besoins des ministères et organismes gouvernementaux. Fournir aux ministères et organismes un soutien technique lorsqu'ils font appel à l'entreprise privée pour le transport aérien.

Direction du secrétariat du Ministère : assurer la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle et voir au respect des mandats et compétences dévolus à chaque unité administrative. Garantir l'accès à l'information et les services aux citoyens. Assurer la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère

Direction de la programmation : concevoir et élaborer des politiques globales, des stratégies et des programmes d'ensemble concernant les services et infrastructures de transport. Préparer le plan quinquennal d'immobilisation relatif aux équipements et infrastructures à la charge du Ministère.

Direction des communications : mettre à la disposition de la population et de groupes particuliers une information de qualité sur la politique, les objectifs, les projets et les réalisations du Ministère. Concevoir et réaliser un programme d'information et de documentation destiné à différents clients, aux employés du Ministère ou encore au grand public.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent : favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

Direction de la comptabilité : s'assurer que la comptabilité du ministère des Transports respecte les conventions comptables et gouvernementales.

Direction juridique : assister le Ministère dans ses dossiers à incidence juridique ou légale.

L'organigramme du ministère des Transports comprend quatre directions générales : le Transport des personnes et des marchandises ; le Génie ; les Opérations ; l'Administration et la Gestion financière.

Voici une brève description du rôle de chacune des directions générales et des directions qui en dépendent :

Direction générale du transport des personnes et des marchandises : concevoir et élaborer la politique d'aide, des programmes, établir les orientations et le cadre réglementaire concernant le développement, la mise en place et le fonctionnement des systèmes de transport terrestre des personnes et des marchandises. Concevoir, développer et évaluer les services et les systèmes de transport maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises. Réglementer et normaliser les divers services de transport, de même que leur utilisation.

Direction du développement du transport terrestre des personnes : effectuer les études nécessaires à l'élaboration des politiques, des programmes d'aide et de la réglementation, principalement pour le transport en commun, le transport scolaire et le transport adapté. Effectuer des études de besoins et fournir des avis ministériels relatifs aux projets de développement des réseaux de métro, de trains de banlieue et d'autres systèmes de grande et de moyenne capacité. Appuyer, au moyen d'études et d'interventions, les efforts visant l'intégration et la coordination des réseaux de transport, en collaboration avec les organismes publics de transport (OPT) et les conseils intermunicipaux de transport. Adapter des modèles de transport, effectuer des études de simulation et implanter des systèmes d'information.

Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes : administrer les programmes d'aide destinés au transport en commun, au transport scolaire et au transport adapté. Analyser les demandes de subvention présentées conformément aux programmes d'aide et recommander la contribution applicable en vertu des règles et des exigences de la gestion des programmes. Mettre en place des programmes de vérification des réalisations et des activités subventionnées. Concevoir la politique et les modalités administratives des différents programmes d'aide et procéder aux ajustements nécessaires s'il y a lieu. Assurer, par des mécanismes appropriés, l'évaluation des différents programmes de subventions.

Direction de l'expertise technique en transport terrestre des personnes : assurer, à la suite des études d'opportunité, la conduite d'expertises de faisabilité technique et la préparation d'avant-projets et de plans et devis concernant les infrastructures et les équipements de transport terrestre des personnes. Effectuer des études de praticabilité technique et de faisabilité reliées à l'implantation d'équipements de transport.

Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire : effectuer des études et des analyses nécessaires à l'identification et à la connaissance des besoins de services de transport maritime, aérien et ferroviaire propres au Québec. Présenter le point de vue du Ministère et défendre les intérêts du gouvernement auprès d'organismes intéressés et, dans certains cas, préparer des règlements, des normes pour l'utilisation de services et des programmes d'aide afin d'assurer un développement et un fonctionnement harmonieux de ces services de transport.

Direction du transport routier des marchandises : concevoir la politique, la réglementation et les normes de coûts, de taux et de tarifs du transport routier des marchandises. Adapter, grâce à des échanges permanents avec le milieu, des mesures destinées à améliorer l'adéquation de l'offre et de la demande du service routier. Réviser la réglementation économique en tenant compte des juridictions voisines. Effectuer des analyses, études et projections sur la sécurité et la configuration des véhicules. Préciser les besoins de réglementation pour les normes de charges et dimensions des véhicules, les normes d'arrimage et les matiè-

res dangereuses. Concevoir et mettre sur pied des mécanismes pour contrôler l'application des lois et règlements en matière de transport routier des marchandises.

Direction générale du génie : diriger toutes les activités reliées à la planification du réseau routier et au design des infrastructures de transport. Fournir l'assistance technique nécessaire à la construction et à l'entretien des infrastructures de transport.

Direction de la planification routière : proposer les orientations et les objectifs du Ministère relatifs à la gestion du réseau routier ainsi que les moyens d'atteindre ces objectifs. Exécuter les plans et devis de chaussées de routes, d'aérodromes et de chemins de fer.

Direction des sols et matériaux : fournir une assistance technique spécialisée aux unités administratives participant à la conception, la réalisation et l'entretien des infrastructures de transport.

Direction des structures : concevoir les plans et devis des ponts, viaducs, quais, débarcadères et autres ouvrages d'art d'importance. Fournir une assistance technique spécialisée pour la réalisation des travaux de construction et d'entretien des ouvrages d'art d'importance.

Direction des acquisitions : acquérir les droits de propriété et de passage nécessaires à la réalisation des projets de construction du Ministère. Prendre les ententes nécessaires avec les entreprises d'utilités publiques pour coordonner les travaux de construction ou de modification.

Direction générale des opérations : assurer la gestion des programmes de conservation, d'entretien, de construction et d'exploitation des infrastructures de transport. Promouvoir le développement des méthodes d'exécution et de surveillance des travaux de construction et d'entretien.

Direction de la construction : assurer la coordination et le suivi des programmes de construction des infrastructures de transport. Uniformiser les méthodes d'exécution, de surveillance et de contrôle des travaux de construction des infrastructures dans les bureaux du Ministère partout dans la province.

Direction de l'entretien : assurer la coordination et le suivi des programmes d'entretien et de conservation des infrastructures de transport. Promouvoir le développement et l'amélioration des méthodes de travail et voir à l'uniformisation des normes techniques d'entretien.

Directions régionales : identifier les besoins régionaux en matière de services et d'infrastructures de transport et assurer une gestion efficace des travaux de construction et d'entretien. Assurer l'exploitation des immeubles dont le Ministère a la charge. Représenter le Ministère auprès des organismes publics et de la population de leur région.

Districts : identifier les besoins et déterminer les priorités de construction et d'entretien des infrastructures de transport pour leur territoire. Assurer la surveillance des travaux de construction et réaliser la majorité des activités d'entretien des infrastructures.

Direction générale de l'administration et de la gestion financière : effectuer le suivi et le contrôle du budget du Ministère. Conseiller les autorités sur toute question relative à la gestion des systèmes et des ressources humaines, matérielles et financières. Fournir aux unités administratives du Ministère les connaissances techniques et le soutien requis pour la gestion de ces ressources. Assurer les services normalisés en matière de réglementation, de contrat et d'approvisionnement.

Direction du contrôle budgétaire : garantir une allocation rationnelle des ressources financières au Ministère et un contrôle budgétaire adéquat. S'assurer de la juste utilisation des subventions versées par le Ministère et en contrôler les dépenses et les recettes. Veiller à ce que le Ministère obtienne la meilleure part financière possible dans le cas d'ententes conclues avec d'autres gouvernements, soit municipal, provincial ou fédéral, et qu'il récupère les sommes qui lui sont dues. Coordonner, pour l'ensemble du Ministère, la préparation du budget annuel ainsi que l'allocation des ressources financières et effectuer les contrôles nécessaires. Exercer un contrôle budgétaire en fonction du développement des programmes et des réalisations du Ministère.

Direction du personnel : fournir aux gestionnaires le soutien nécessaire en matière d'organisation administrative, de gestion et de développement des ressources humaines et de relations de travail en conformité avec les lois, règlements, conventions collectives et directives régissant le personnel de la fonction publique.

Direction des contrats et de l'approvisionnement : assurer l'approvisionnement du Ministère et fournir aux gestionnaires une assistance et un soutien sur toute question relative à l'approvisionnement, à l'adjudication des contrats, aux appels d'offres ainsi qu'à la gestion des ressources matérielles.

Direction des réclamations : effectuer les analyses nécessaires à la détermination des modes de règlements appropriés quant aux réclamations sur contrats ou sur dommages présentées par ou contre le Ministère et rechercher les mesures susceptibles d'en réduire le nombre. Garantir la justice et l'équité dans toute matière contentieuse, d'une part entre le Ministère et ses divers contractants, et d'autre part entre le Ministère et le public, quant aux réclamations sur dommages.

Direction des systèmes de gestion : fournir le soutien nécessaire au développement, à la réalisation, à l'implantation, à l'exploitation et à l'entretien des systèmes administratifs et scientifiques. Assurer l'assistance requise au développement et à l'implantation de la bureautique, des normes et des procédés nécessaires au bon fonctionnement des unités administratives en matière de systèmes de gestion. Élaborer les plans directeurs de l'informatique et de la bureautique.

1.6 Réorganisation administrative

En 1987-1988, le Ministère a entrepris de modifier les limites de ses régions administratives pour les faire correspondre à celles du gouvernement du Québec ainsi qu'avec les limites des municipalités régionales de comté. Cette action a pour but de faciliter la concertation avec les autorités municipales et régionales et d'améliorer l'efficacité du Ministère.

Ainsi, au cours de cet exercice, le district de Mont-Laurier (76) est passé à la région Nord de Montréal (6-4) et la région Outaouais (07) a présidé à la naissance d'un nouveau district, Maniwaki (77). De nombreuses autres modifications seront effectuées au cours des prochaines années.

Le 2 novembre 1987, le Ministère fusionnait en une seule entité les directions générales du Transport terrestre des personnes et du Transport intermodal. Cette modification a permis de réunir dans une même direction générale les unités administratives chargées des questions de développement et de réglementation de tous les types de transport : transport en commun, adapté, par taxi, paracollectif, maritime, aérien, ferroviaire et routier des marchandises.

Cette réorganisation administrative fait correspondre la structure du Ministère à l'importance des activités de chacun des secteurs d'intervention précités. Elle tient compte des ressources humaines, financières et matérielles qui y sont affectées, du partage des responsabilités entre les niveaux de juridiction et des exigences de gestion qui en découlent.

La nouvelle Direction générale du transport des personnes et des marchandises se compose comme suit :

a) la Direction du développement du transport terrestre des personnes dont le mandat est le même que celui de l'ancienne Direction des études et de la planification, mais auquel on a ajouté certaines fonctions de l'ancienne Direction de l'administration et du péage, qui sont maintenant assumées par le nouveau Service des systèmes d'information ;

b) la Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes qui a le même mandat que l'ancienne Direction des programmes d'aide et de la réglementation ;

c) la Direction de l'expertise technique en transport terrestre des personnes qui remplace, sous ce nouveau nom, l'ancienne Direction de l'expertise technique et des projets ;

d) la Direction du transport routier des marchandises à laquelle est ajoutée une nouvelle unité administrative, le Service du contrôle du transport routier des marchandises, dont le rôle principal est de s'assurer de l'application des lois, règlements et politiques relatifs au contrôle routier des marchandises ;

e) la Direction du transport maritime, aérien et ferroviaire qui regroupe, dans une seule entité, les anciennes directions du transport maritime, du transport aérien et du transport ferroviaire.

À la Direction de la recherche, une révision des mandats et des activités a été rendue nécessaire en raison de l'abolition, en juin dernier, du Service de la recherche en systèmes et socio-économie des transports. Les mandats du service aboli ont été redistribués à l'intérieur des autres services de cette direction. En outre, le Centre de documentation, qui relevait antérieurement de la Direction du Secrétariat du Ministère, a été placé sous l'autorité de la Direction de la recherche. L'appellation des services a été modifiée, conformément à leurs nouvelles vocations, comme suit :

— le Service de l'innovation et de la recherche en technologie remplace l'ancien Bureau de l'innovation et de la recherche ;

— le Service de la statistique et de l'économie des transports succède au Service de la statistique ;

— le Service des programmes, du développement de la recherche et de la documentation est le nouveau nom que prend l'ancien Service de la planification et du développement de la recherche. C'est ici que l'on trouve maintenant le Centre de documentation.

Chapitre II
Champs d'activité

2.1 Missions

Dans l'ensemble des biens et services produits par l'État québécois, l'activité générale du ministère des Transports s'exerce dans les limites de trois missions spécifiques : économique, éducative et culturelle, gouvernementale et administrative.

C'est sous l'aspect de sa vocation économique que le Ministère contribue au développement des infrastructures de transport qui jouent un rôle primordial dans la prospérité des régions. Parmi les diverses facettes de cette vocation du Ministère, il convient de mentionner la conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la confection des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien.

Conformément à la Loi sur les transports, le Ministère participe à la mission éducative et culturelle en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaires au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin d'offrir un service satisfaisant à la clientèle écolière.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir : le transport aéromédical, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec et, occasionnellement, le transport des membres du gouvernement et de l'Administration dans l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Programmes

Les activités du Ministère se répartissent à l'intérieur de huit programmes.

1. Systèmes de transport terrestre

Ce programme prévoit l'inventaire, l'amélioration et la coordination des systèmes de transport et la fourniture d'une aide financière aux services de transport en commun et de transport adapté aux personnes handicapées.

2. Commission des transports du Québec

Cet organisme relève directement du ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

3. Construction du réseau routier

Ce programme prévoit le développement et l'amélioration du réseau routier.

4. Conservation du réseau routier

Ce programme s'applique à l'entretien et à la qualité du réseau routier.

5. Gestion interne et soutien

Ce programme permet de planifier, de diriger et de coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

6. Transport scolaire

Ce programme assure aux institutions primaires et secondaires les ressources financières nécessaires au transport des écoliers.

7. Transport maritime et aérien

Ce programme a pour but d'assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritime et aérien.

8. Transport aérien gouvernemental

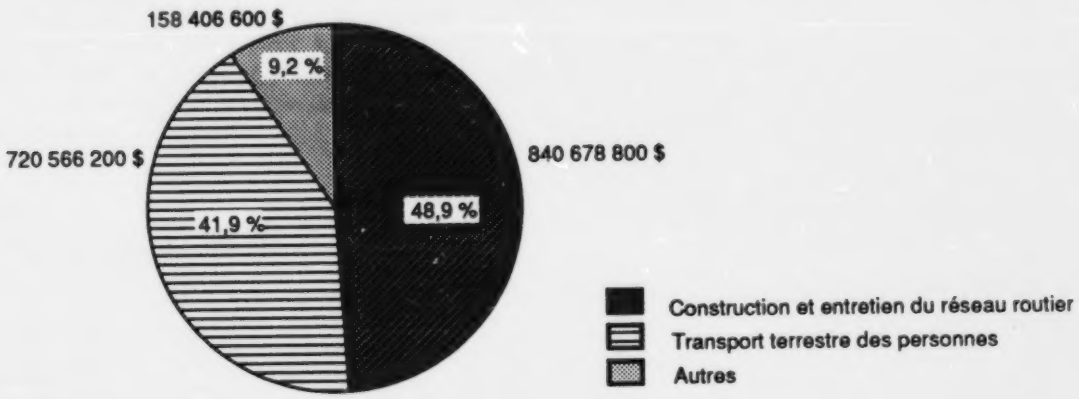
Ce programme s'applique à la fourniture de services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

Tableau 1
Missions gouvernementales et programmes du Ministère

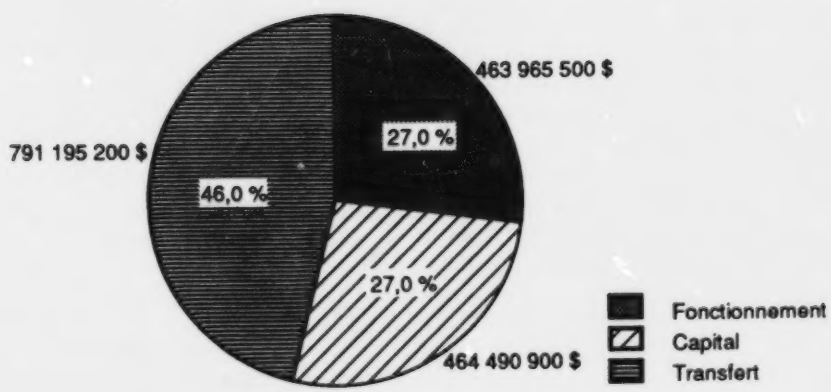
Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transport	Transport terrestre	1. Systèmes de transport terrestre
			2. Commission des transports du Québec
			3. Construction du réseau routier
			4. Conservation du réseau routier
			5. Gestion interne et soutien
		Transport maritime et aérien	7. Transport maritime et aérien
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et Service	6. Transport scolaire
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Soutien de service	8. Transport aérien gouvernemental

Graphique 1
Missions et programmes — Exercice 1987-1988
Budget : 1 719 651 600 $

Budget par regroupement d'activités



Budget par super-catégorie



Chapitre III
Ressources

3.1 Ressources humaines

Pour les années financières 1986-1987 et 1987-1988, les effectifs réguliers sont demeurés à 7 512 postes autorisés. Ce nombre était de 8 208 en 1984-1985 et de 7 559 en 1985-1986. Le M.T.Q. a revu sa planification d'effectifs pour tenir compte de sa mission, de ses activités et des orientations émises par le Conseil du trésor.

Graphique 2
Effectifs réguliers du Ministère

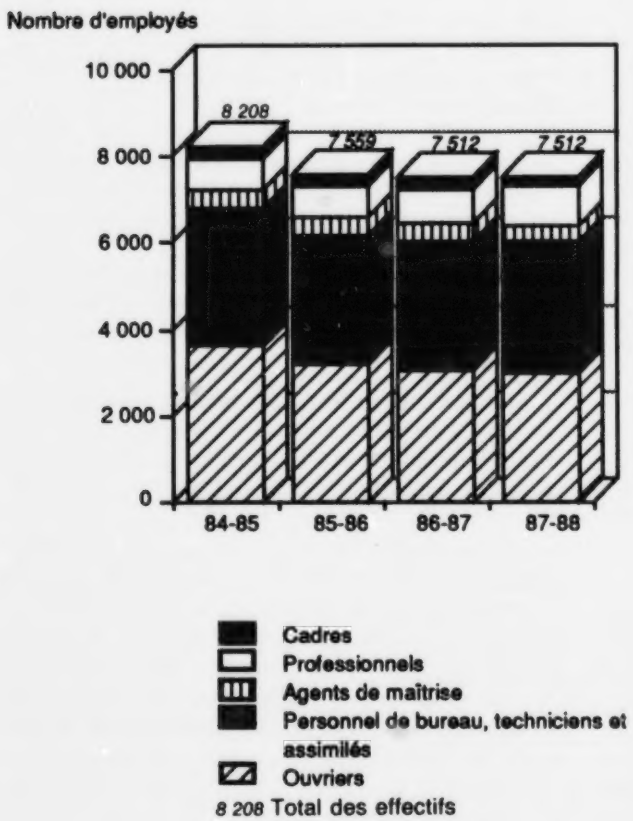


Tableau 2
Répartition des effectifs réguliers

Année	Cadres	Professionnels	Agents de maîtrise	Personnel de bureau, techniciens et assimilés	Ouvriers	Total
1984-1985	248	731	446	3 197	3 586	8 208
1985-1986	248	708	407	2 972	3 224	7 559
1986-1987	244	835	398	2 966	3 069	7 512
1987-1988	240	872	395	3 032	2 973	7 512

Pour combler ses postes vacants, le Ministère a favorisé la mobilité du personnel déjà au service de la fonction publique.

Les efforts de tous les intervenants pour atteindre cet objectif se reflètent de façon non équivoque dans le bilan des mouvements de personnel. En effet, au delà de 350 emplois ont été comblés par affectation et mutation et 290 autres, par la promotion. De plus, environ 75 personnes ont été titularisées à la suite de reclassements et de réorientations professionnelles.

Des représentants des groupes cibles ont été recrutés lors de l'attribution des emplois vacants. Parmi les 291 nouveaux membres recrutés à l'extérieur du Ministère, 41 étaient des femmes, 5 faisaient partie du groupe cible des personnes handicapées et 8 étaient membres de communautés culturelles. De ce dernier groupe, 130 personnes ont été engagées à titre d'occasionnels.

Pour donner suite aux directives du Conseil du trésor concernant le personnel occasionnel dans la fonction publique, le Ministère a amélioré sa structure d'accueil et le fichier ministériel, constitué en 1986, compte 32 738 candidatures. Le Ministère a produit un guide explicatif à l'intention des citoyens désireux d'obtenir un emploi occasionnel au Ministère. Parmi les candidatures, 219 appartenaient à un groupe cible, soit 164 membres de communautés culturelles et 55 personnes handicapées.

L'Office des ressources humaines (O.R.H.) a transféré à la Direction du personnel la responsabilité de combler les postes d'encadrement supérieur. Le Ministère a transféré aux quatre directions générales son pouvoir de détermination du niveau des emplois. Cette pratique était déjà en vigueur à la Direction générale des opérations l'année dernière et a été mise en place afin de rendre l'évaluation d'emploi conforme aux changements administratifs et aux nouveaux systèmes de classification. Cette action vise aussi à favoriser la participation des gestionnaires.

Pour encourager le travail à temps partiel et l'aménagement du temps de travail tout en réduisant les coûts, le Ministère a instauré des mesures pour faciliter l'embauche de personnel selon les besoins du moment et sa mise en disponibilité lorsqu'il y a moins de travail. Il a également mis de l'avant la semaine normale de travail répartie sur quatre jours.

Le Ministère a consacré un montant de 1 086 003 $ au développement des ressources humaines en 1987-1988.

Au cours de l'année, 3 212 personnes ont participé à au moins une activité de développement. De plus, 45 hommes et 71 femmes ont profité de congés pour études avec solde et 286 personnes ayant suivi des cours en dehors des heures de travail ont reçu des remboursements pour leurs frais de scolarité. Plusieurs mesures ont été mises de l'avant afin de permettre au personnel féminin de catégories fonctionnaire et ouvrier, visé par les programmes d'égalité en emploi, d'acquérir des connaissances et des habiletés nouvelles, notamment par le biais de libérations à temps partiel ou à temps plein et de stages de six à douze mois en milieu de travail. De plus, deux employées professionnelles ont bénéficié de sessions de perfectionnement à la suite de l'évaluation de leur potentiel de gestion.

Le Ministère a formé 76 comités pour s'assurer du respect de la Loi sur la santé et la sécurité du travail. Un programme de prévention a été développé et mis en application dans 176 établissements occupés par les employés du Ministère.

Enfin, l'application des programmes gouvernementaux touchant la retraite a permis à 102 employés de bénéficier des mesures offertes dans le cadre des programmes d'indemnisation des départs volontaires, lesquels ont pris fin au cours de l'année financière. À ce nombre, s'ajoute l'adhésion de 245 employés au programme temporaire de retraite anticipée en vigueur jusqu'au 30 juin 1989.

3.2 Ressources financières

Un budget de 1 719 651 600 $ a été attribué au ministère des Transports en 1987-1988, soit une augmentation de 4,8 % par rapport au budget de l'année précédente, qui s'élevait à 1 640 226 200 $.

Le tableau comparatif suivant fait état de la répartition des budgets par programme et élément de programme.

Tableau 3
Affectation des budgets de 1986-1987 et de 1987-1988 par programme et élément de programme

	1986-1987	1987-1988
1. Systèmes de transport terrestre	409 171 500 $	413 017 200 $
I Recherche et développement	10 146 100	9 131 100
II Transport des personnes	397 119 900	401 657 500
III Transport des marchandises	1 905 500	2 228 600
2. Commission des transports du Québec*	9 725 800 $	10 100 800 $
3. Construction du réseau routier	333 134 400 $	354 673 700 $
I Autoroutes	102 415 500	109 705 300
II Routes principales	102 764 800	102 314 800
III Routes régionales	52 707 900	60 442 000
IV Autres routes	75 246 200	82 211 600
4. Conservation du réseau routier	439 892 700 $	486 005 100 $
I Conservation des infrastructures routières de transport	326 010 700	367 602 800
II Activités de soutien	60 789 000	64 222 800
III Soutien en matériel	53 093 000	54 179 500
5. Gestion interne et soutien	54 951 100 $	58 081 800 $
I Direction	3 184 700	3 943 300
II Soutien administratif	23 884 400	20 881 900
III Soutien technique	5 703 400	7 893 400
IV Aide à l'amélioration du réseau municipal	22 178 600	25 363 200
6. Transport scolaire	308 860 400 $	318 908 700 $
I Aide au transport scolaire	307 781 700	317 781 700
II Soutien administratif	1 078 700	1 127 000
7. Transport maritime et aérien	63 601 300 $	62 082 400 $
I Transport maritime	32 358 600	36 063 800
II Transport aérien	31 242 700	26 018 600
8. Transport aérien gouvernemental	20 889 000 $	16 781 900 $
I Transport des personnes et des marchandises	6 191 200	5 477 200
II Protection de la forêt	14 697 800	11 304 700
III Fonds renouvelable	—	—
Total	**1 640 226 200 $**	**1 719 651 600 $**

* La Commission des transports du Québec produit son propre rapport annuel.

Au cours de 1987-1988, la Direction du contrôle budgétaire a terminé la décentralisation de la saisie des données comptables dans 80 points de saisie, ce qui permet aux unités administratives d'être reliées directement au système comptable S.Y.G.B.E.C.

Partie II
Activités par programme

Chapitre IV
Programme 1

Systèmes de transport terrestre

4.1 Inventaire et recherche

Direction de la recherche

La Direction de la recherche a concentré ses activités sur le maintien et l'amélioration de ses services au cours de l'année 1987-1988.

Elle comprend trois services oeuvrant chacun dans des secteurs de responsabilités bien définis et dont l'action s'exerce auprès de la clientèle du Ministère ou celle de l'extérieur.

Le Programme d'aide à la recherche-développement en transport (P.A.R.-D.T.) a donné lieu au processus d'évaluation et de sélection de 23 demandes reçues et au suivi administratif d'une trentaine de projets en voie d'exécution.

De même, chacune des deux actions concertées sur la R.-D. en transport des marchandises et en « réhabilitation » du réseau routier a donné lieu au processus d'évaluation et de sélection de 15 à 20 projets. Cette réalisation s'est faite en étroite collaboration avec le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche (F.C.A.R.).

Cette même collaboration a présidé au suivi du programme de bourses universitaires ; c'est ainsi qu'une vingtaine d'étudiants ont reçu en 1987 une bourse de 2e ou de 3e cycle en transport.

Quant à la gestion du programme de recherche interne (à contrat), elle a fait l'objet de l'implantation d'un suivi régional des projets de R.-D.

Au titre de la réévaluation des orientations des priorités et des programmes pour la clientèle extérieure, un symposium sur l'Action concertée en transport des marchandises a été organisé en collaboration avec l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.). Cette initiative débouchera éventuellement sur un programme triennal semblable, mais remodelé pour tenir compte des résultats du symposium.

La Direction de la recherche a également collaboré aux travaux de plusieurs autres organismes, dont Le Transportation Research Board (T.R.B.) et l'Association des routes et transports du Canada (A.R.T.C.).

La Direction a accéléré ses initiatives de diffusion d'information scientifique et de sensibilisation de ses différents clients. Pour la première fois, la Banque d'information internationale en recherche routière (D.I.R.R.) a été alimentée de neuf notices durant l'année. Dix-huit rapports d'étude ou de recherche ont été déposés au Centre de documentation durant l'année 1987-1988. Quatorze de ces rapports ont été publiés dans la collection du Ministère.

En outre, cinq numéros du bulletin d'information scientifique **Recherches Transport** ont paru au cours de l'année.

Une entente entre le Centre de documentation du Ministère et l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, de France, et le Transportation Road Research Laboratory, de Grande-Bretagne, a permis l'échange de très nombreuses publications de part et d'autre.

Des sessions d'information concernant la présentation et la diffusion de rapports d'étude et de recherche ont été organisées et un service de dissémination sélective de l'information (D.S.I.) à des experts du Ministère a été mis en place durant l'année. Les services du Centre de documentation ont augmenté significativement en bonne partie à cause de ces initiatives.

L'inventaire du Centre de documentation du Ministère s'établissait à quelque 35 000 documents, soit 16 % de plus que l'année précédente. Le centre compte aussi environ 800 abonnements à des périodiques reçus régulièrement. Cette documentation provient du Québec, du Canada, des États-Unis et d'Europe.

Le nombre de documents prêtés pour consultation au cours de l'année, soit 16 000, était supérieur de plus de 23 % à celui de l'année antérieure. Le personnel du centre a également connu un surplus d'activités en répondant à plus de 20 000 demandes d'information (+11 %) et en effectuant de la recherche informatisée pour répondre à près de 600 demandes, ce qui représente une augmentation de 50 % comparativement à l'année précédente.

La Direction de la recherche a par ailleurs assuré la gestion du volet R.-D.T. de l'entente auxiliaire sur le développement des transports au Québec. Ce volet comprend cinq projets en cours représentant des déboursés de plus de 11 M$ de la part des deux niveaux de gouvernement et comportant également quatorze autres projets ayant fait l'objet d'évaluations et d'avis. Plus de 14 M$ sont réservés pour des projets dans les limites de ce programme.

Dans ce domaine, le projet le plus important au point de vue financier est sans contredit la démonstration d'autocars articulés dans le corridor Québec–Montréal dont la subvention totale atteindra 5 M$. Une entente a été signée au sujet de ce projet au cours de l'année. D'autres travaux importants se sont poursuivis sous la direction du Centre de développement du transport et de la Direction de la recherche, tels que le développement d'une caisse de métro grand gabarit et d'un bogie mécano-soudé par Bombardier, ou l'étude de faisabilité d'un système de gestion de la circulation dans des corridors autoroutiers à Montréal.

La Direction de la recherche a aussi conclu une entente pour la réalisation d'un projet de développement d'un système informatisé d'information aux usagers pour la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.T.C.R.O.).

La Direction de la recherche a créé une banque de données informatisées et effectué une analyse détaillée de la part du Québec dans les contrats accordés par le ministère des Approvisionnements et Services du Canada, en matière de R.-D.T., en vue d'élaborer un plan d'action visant à corriger les lacunes observées dans le secteur des transports comme dans les autres secteurs.

Une journée scientifique organisée par la Direction a permis à deux professeurs de l'Université de Montréal de présenter à des membres du Ministère une conférence sur la télédétection et l'utilisation des images satellites.

En collaboration avec le Service du matériel, la Direction de la recherche a élaboré un projet de développement visant à réviser la conception des épandeurs utilisés pour l'entretien routier d'hiver. Le dossier a atteint le stade permettant d'en commencer le développement.

Un document traitant de la problématique de la recherche en économie des transports a été produit en vue du démarrage de nouvelles activités dans ce domaine.

Sur le plan de la diffusion de l'information statistique, la Direction de la recherche a publié la deuxième édition du *Mémento statistique des transports au Québec*. La participation des unités administratives ministérielles à ce projet est structurée et efficace ; la publication a été entièrement réalisée à la Direction en édition électronique.

Dans le domaine de la coordination avec des organismes extérieurs, la Direction de la recherche a répondu aux enquêtes de Statistique Canada et du Bureau de la statistique du Québec (B.S.Q.). Elle a représenté le Ministère au Comité interministériel sur le recensement, de même qu'au Comité fédéral-provincial de statistique sur les transports.

La Direction a préparé une communication pour le Groupe canadien de recherches en transports, et deux autres ont été présentées à l'A.C.F.A.S. et à l'A.R.T.C. Enfin, la Direction de la recherche a négocié avec Statistique Canada l'obtention des données de base de l'enquête sur le camionnage privé et participé à l'enquête de l'A.Q.T.R. sur les besoins d'entretien du réseau routier québécois.

Dans le domaine de l'organisation de l'information, les réalisations suivantes méritent d'être signalées : un système d'exploitation des données de base de l'enquête origine–destination de Statistique Canada, l'organisation interne des données du recensement canadien, un suivi des dépenses ministérielles par circonscription électorale provinciale ainsi que l'évolution des dépenses ministérielles sur les 20 dernières années. De plus, un dossier statistique sur les véhicules tout terrain a été complété et un projet de collecte de données sur la longueur du réseau routier municipal a été préparé.

Pour la Direction générale du transport des personnes et des marchandises, les travaux les plus importants ont porté sur l'industrie québécoise du taxi : poursuite de la constitution d'une banque de données, sondage à Montréal en novembre 1987, compilation et analyse des données de demande de taxi. La Direction du transport routier des marchandises a confié à la Direction de la recherche plusieurs mandats sur le contrôle routier ou le camionnage.

Un support méthodologique a été fourni au Service du transport aérien pour une étude sur les besoins en formation pour les pilotes et les mécaniciens d'avion.

La Direction de la recherche a commencé, pour la Direction générale du génie, l'analyse statistique des séries historiques de données de comptage, ainsi qu'un projet visant à établir un indice de confort sur le réseau routier.

Pour la Direction générale des opérations, elle a réalisé un devis préliminaire de sondage sur l'état du réseau routier, un sondage sur les vitesses pratiquées sur le réseau, un plan de sondage et un suivi pour l'analyse de la formation d'ornières sur l'autoroute 20, ainsi qu'un rapport final sur l'analyse des résultats des tests de peintures utilisées pour le marquage des routes.

Un projet de questionnaire sur la gestion documentaire a été réalisé pour la Direction générale de l'administration et du personnel.

Enfin, à la demande de la Direction de la programmation, la Direction de la recherche a préparé un devis d'enquête pour évaluer la satisfaction des usagers du réseau routier.

Direction de la programmation

La Direction de la programmation a poursuivi ou amorcé des travaux d'étude et de recherche avec la collaboration de diverses unités administratives du Ministère et en concertation avec d'autres ministères.

Accord canado-américain sur le libre-échange

Dans le cadre de la négociation et de l'analyse de l'accord canado-américain sur le libre-échange, cette direction a coordonné la contribution du Ministère aux consultations, évaluations et publications réalisées par le gouvernement du Québec.

Institut international de formation en gestion de l'aéronautique civile

Le Ministère a contribué à l'établissement de l'Institut international de formation en gestion de l'aéronautique civile, conformément à l'Entente auxiliaire Canada–Québec.

Cet institut, situé à Montréal, offre des programmes de formation aux gestionnaires des sociétés aériennes ou des administrations de l'aviation civile, particulièrement à ceux qui viennent de pays en développement.

Conférences socio-économiques régionales

Le ministère des Transports a continué d'assurer sa contribution et de participer aux conférences socio-économiques régionales. C'est ainsi qu'il a été associé à celles de la Montérégie et de l'Abitibi-Témiscamingue, aux rencontres biennales du Saguenay — Lac-Saint-Jean et de l'Estrie, aux rencontres annuelles de concertation de la région des Laurentides et de celle de l'Outaouais, et à la préparation des prochaines conférences socio-économiques de la Gaspésie, du Bas-Saint-Laurent et de la Côte-Nord.

Découpage administratif régional

Afin de répondre à une décision gouvernementale prise en décembre 1987 en vue d'établir un nouveau découpage administratif régional, la Direction de la programmation a coordonné l'analyse de différentes hypothèses de redécoupage administratif et a produit des documents relatifs à la révision du découpage régional du Ministère. Au cours de l'année, le Ministère a procédé à la mise en place d'une nouvelle direction régionale, soit celle de la Côte-Nord.

Application de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme

En 1987-1988, le Ministère a continué de prendre les mesures pour répondre aux obligations qui découlent de cette loi et de la création de 95 municipalités régionales de comté (M.R.C.). Conformément à l'article 16 de la loi, le Ministère a fini de transmettre au ministère des Affaires municipales les documents concernant son appréciation relativement aux propositions d'aménagement émises par les M.R.C. Ces documents actualisent les informations déjà transmises en vertu de l'article 11 de la loi.

Le Ministère a également collaboré à l'appréciation et à l'approbation gouvernementale des schémas d'aménagement adoptés par la Communauté régionale de l'Outaouais et par 62 M.R.C.

Évaluation des programmes et des activités du Ministère

L'exercice 1987-1988 a été marqué par le traitement de deux importants dossiers en matière d'évaluation de programme :

— l'adoption et l'implantation d'une politique ministérielle d'évaluation de programme ;

— la production du premier plan d'évaluation de programme du Ministère.

L'approche retenue en matière d'évaluation s'articule autour de deux grands volets soit, d'une part, la réalisation d'études d'évaluation (analyse en profondeur de programmes ou d'activités) par les gestionnaires et par le Service de l'évaluation des programmes et, d'autre part, par la mise en place à moyen terme d'indicateurs de performance. Le caractère systématique de la démarche est assuré par la production, à chaque année, d'un plan ministériel d'évaluation approuvé par le sous-ministre et présentant les travaux d'évaluation à réaliser au cours de l'année.

Le premier plan ministériel d'évaluation de programme, adopté en février 1988 par le sous-ministre, contient 37 projets d'évaluation proposés par l'ensemble des directions générales. Les projets soumis se

rapportent tous à la mission économique du Ministère et touchent plusieurs secteurs d'intervention dont la construction et l'entretien du réseau routier.

Parallèlement aux activités de promotion et d'implantation de la politique ministérielle d'évaluation, des efforts ont été poursuivis dans le développement d'indicateurs stratégiques pour les besoins de prise de décision des autorités du Ministère. De même, la Direction de la programmation a ouvert certains dossiers d'évaluation comme la réalisation d'un sondage portant sur le degré de satisfaction des usagers du réseau routier. Les premiers résultats de ce sondage devraient être connus au cours du prochain exercice.

Classification fonctionnelle du réseau routier

À la suite de la consultation réalisée en vue d'identifier les réseaux autoroutier, national, régional et collecteur, toutes les municipalités régionales de comté ainsi que les communautés urbaines et la Communauté régionale de l'Outaouais ont reçu la carte et la liste de ces différents réseaux pour leur territoire respectif.

Par ailleurs, l'étude du mode d'implantation de la classification fonctionnelle, au point de vue de la gestion du réseau routier (construction et entretien), a été amorcée au cours de l'année.

Programme de restauration de carrières et sablières

Le problème de la restauration des carrières et sablières désaffectées a fait l'objet de discussions, le 29 mai 1987, à l'occasion d'une réunion interministérielle regroupant les autorités des ministères des Transports et de l'Environnement. Le ministère des Transports s'est alors engagé à fournir un inventaire des carrières et sablières qui ne sont plus exploitées et n'offrent aucun intérêt pour l'avenir ainsi qu'un plan de fermeture de ces sites. Les carrières et sablières visées sont celles qui appartiennent au ministère des Transports ou qu'il a exploitées sous option.

Après avoir fait un inventaire et une évaluation du potentiel des sites d'exploitation pouvant faire l'objet de travaux de restauration, le Ministère a préparé un programme triennal de restauration de carrières et de sablières.

4.2 Transport des personnes

Transport en commun

Au cours de l'exercice financier 1987-1988, le ministère des Transports a entrepris plusieurs actions pour assurer des services de transport collectif conformes aux besoins de la population. Parmi celles-ci, les tables de concertation sur le transport en commun dans la région de Montréal ont certes marqué l'action du Ministère, bien que plusieurs autres sujets aient aussi retenu son attention : modernisation des trains de banlieue, développement de systèmes d'information, subventions aux autorités organisatrices de transport en commun, consolidation des infrastructures de transport en commun, transport par autobus, transport adapté aux personnes handicapées, transport des personnes âgées et à mobilité réduite, transport par taxi et projet de loi pour les véhicules tout terrain.

La concertation dans la région de Montréal

Au mois d'août 1987, lors des audiences de la commission parlementaire sur l'avenir des infrastructures de transport en commun dans la région de Montréal, la majorité des participants ont souligné l'importance de développer des mécanismes de concertation entre les différents responsables du transport des personnes dans la région métropolitaine. Ces mêmes participants ont exprimé le souhait que le gouvernement, et plus précisément le ministère des Transports, prenne l'initiative de cette démarche et en assume le leadership, ce qui s'est concrétisé par la création d'une table de concertation.

Conséquemment, dès le début de 1988, le Ministère conviait les présidents de la Communauté urbaine de Montréal (C.U.M.), des trois sociétés de transport de la région de Montréal, de même que les représentants des corporations intermunicipales de transport de la Rive-Nord et de la Rive-Sud de Montréal à se réunir à une même table régionale. Une première rencontre le 18 février 1988 constituait en fait l'amorce de la concertation entre ces organismes dans le but de favoriser une plus grande utilisation du transport en commun tout en facilitant les déplacements des usagers.

Par ailleurs, dans le but d'apporter des solutions concrètes et à court terme, les membres de la table régionale ont formé trois comités techniques pour analyser les dimensions technique, institutionnelle et financière des dossiers jugés prioritaires, soit la coordination des services offerts par les 24 organismes de transport de la région de Montréal, l'admissibilité interréseaux pour les usagers du transport adapté aux personnes handicapées et l'évaluation des effets financiers découlant de l'utilisation d'un réseau par les non-résidents.

De plus, les membres de la table régionale ont convenu de former deux tables sectorielles de concertation, soit celle de la Rive-Sud de Montréal et celle de la Rive-Nord de Montréal. Ces tables sectorielles, présidées par un député de la région de Montréal, sont composées des présidents des sociétés de transport, de même que des présidents des conseils intermunicipaux de transport (C.I.T.) de la Rive-Nord et de la Rive-Sud de Montréal. Les questions de coordination

des opérations sur leur territoire, auxquelles peuvent être apportées des solutions concrètes à court et à moyen terme, constituent l'essentiel des travaux de ces deux tables sectorielles.

Toute cette démarche de concertation vise à privilégier une approche régionale du transport des personnes tout en étant pleinement respectueuse des autorités locales. Les réunions des tables de concertation, régionale et sectorielles, ont lieu tous les deux mois et permettent aux participants de se rencontrer afin d'en venir à l'établissement de consensus et au développement d'une vision régionale du transport. Il appartient, en conséquence, à chaque participant de décider individuellement des mesures à prendre pour donner suite aux ententes intervenues.

Le Ministère assure la coordination des travaux et assume le secrétariat général de la concertation.

La modernisation des trains de banlieue

Sur le plan de la modernisation des trains de banlieue, le Ministère a examiné, en collaboration avec la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (S.T.C.U.M.), les besoins en matériel roulant afin que la flotte puisse répondre à l'accroissement d'achalandage prévu. Cette étude a mené à la décision d'acquérir 24 voitures neuves qui sont présentement en fabrication chez Bombardier. De plus, les voitures existantes seront modifiées et de nouvelles locomotives seront achetées; des appels d'offres sont sur le point d'être lancés.

Sur la ligne de train de banlieue Montréal — Rigaud, la station Grovehill à Lachine a fait l'objet de divers travaux d'aménagement et de remise en état des systèmes d'éclairage et de drainage. La station intermodale de Dorval est sur le point d'être terminée. Elle sera pourvue d'un important terminus d'autobus, d'un vaste stationnement et d'un tunnel piétonnier sous l'autoroute 20 et les voies ferrées.

Des études sur la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes ont été complétées au cours de l'été afin d'établir les coûts de trois scénarios d'immobilisation, soit : les scénarios de métro régional et de train de banlieue et le scénario d'abandon de service. Les rapports de ces études ont été remis en juillet et août 1987.

Une définition de l'option adoptée pour la modernisation de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes a été préparée. La modernisation de cette ligne comprend la remise en forme de l'infrastructure sur toute sa longueur, la réfection des gares, le changement de l'électrification pour passer du 3 000 volts au 25 000 volts, la construction d'un garage-atelier et surtout l'acquisition d'une flotte complètement neuve. La ligne de 30,4 km comprend dix stations. Quelque 1 700 places de stationnement seront offertes à la clientèle du train.

Une étude de faisabilité technique et institutionnelle sur l'instauration d'un service de train de banlieue entre Châteauguay et Montréal a été complétée en mars 1988. Ce projet évaluait la possibilité d'utiliser les voies du Canadien Pacifique de la gare Windsor jusqu'à Kahnawake et ensuite les voies de Conrail jusqu'à la station terminale « Woodlands » à Léry, ce qui représente un tracé de 28 km. La ligne Montréal — Châteauguay comporterait cinq nouvelles stations en plus de pouvoir utiliser les stations de Montréal-Ouest, Vendôme et Windsor de la ligne Montréal — Rigaud.

Les systèmes d'information

Au cours de 1987-1988, la Direction générale du transport des personnes et des marchandises a entrepris, en collaboration avec l'École polytechnique de Montréal, le développement d'un programme informatique qui permettra de comptabiliser les coûts d'utilisation d'un réseau de transport en commun. Un tel outil sera grandement utile pour des études de faisabilité sur le train de banlieue de Montréal — Deux-Montagnes et plus précisément dans le cadre des travaux d'un comité technique créé par la table régionale de concertation et qui devra se pencher sur les effets financiers de l'utilisation d'un réseau de transport par des usagers non-résidents.

La Direction générale a également :

— développé un concept permettant l'informatisation des services d'entretien des véhicules dans les organismes publics de transport au Québec ;

— collaboré aux études de faisabilité sur le train de banlieue de Montréal — Deux-Montagnes, quant aux prévisions d'achalandage et à l'évaluation des effets des différents scénarios retenus ;

— collaboré à l'informatisation des réseaux de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.) et de la Commission de transport de la Communauté régionale de l'Outaouais (C.T.C.R.O.) et apportera un soutien technique à son implantation, au cours de la prochaine année.

Les subventions aux autorités organisatrices de transport en commun

L'ensemble des organismes publics de transport ainsi que les organismes municipaux et intermunicipaux, dont la mission est d'assurer des services de transport en commun et de transport adapté, se sont vu accorder par le Ministère une aide financière de 372 488 500 $ au cours de l'exercice 1987-1988. Cette somme représente une diminution de 2,4 % par rapport à 1986-1987. L'an dernier, le taux de croissance était de 1,4 %.

Cette contribution financière se répartit comme suit :

— subventions aux revenus produits par les organismes publics de transport	128 643 500 $
— réductions tarifaires consenties aux utilisateurs de laissez-passer mensuels	45 860 800 $
— service d'exploitation des trains de banlieue de la région de Montréal	18 261 400 $
— transport adapté aux personnes handicapées	14 982 300 $
— subventions au service de la dette du métro	105 927 600 $
— subventions au service de la dette des organismes publics de transport	46 645 100 $
— subventions diverses	12 167 800 $

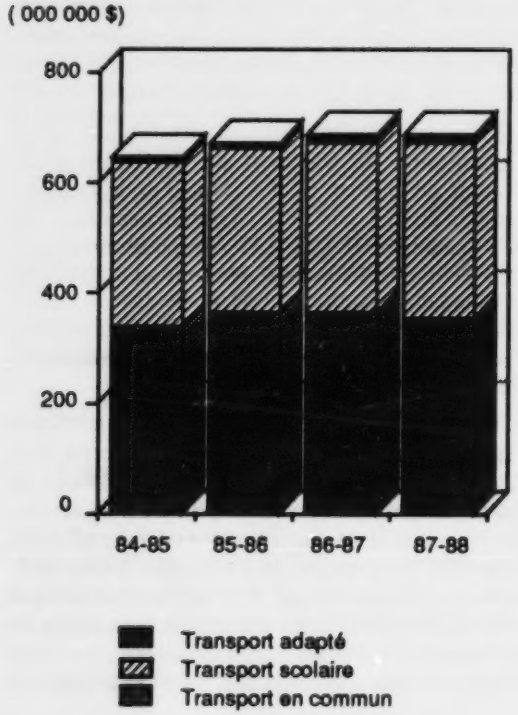
La consolidation des infrastructures de transport en commun

En 1987-1988, le programme de construction des terminus s'est poursuivi selon les échéanciers prévus. En effet, à la Commission de transport de la Communauté urbaine de Québec (C.T.C.U.Q.), le terminus de Beauport a été complété, alors que ceux de Charlesbourg et du Jardin zoologique du Québec ont vu leurs travaux progresser au rythme prévu. L'ensemble de ces projets totalise des dépenses de 3 592 000 $. Par ailleurs, à la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (C.I.T.S.), le terminus de Chicoutimi a été mis en chantier au cours de l'exercice budgétaire 1987-1988 et l'organisme prévoit une dépense de 1 000 000 $. Dans les deux cas, le Ministère a versé une subvention représentant 75 % des dépenses admissibles.

Au chapitre des centres d'opération, la Société de transport de la rive sud de Montréal (S.T.R.S.M.) n'était pas dotée d'installations convenables afin de subvenir aux besoins d'entretien de ses 400 autobus. Elle a donc entrepris des démarches afin d'obtenir l'autorisation de construire un centre d'opération et d'administration à Longueuil et de pouvoir y garer 160 de ses véhicules, d'assurer la réparation et l'entretien d'une partie importante de sa flotte en plus d'y installer le personnel administratif de son siège social.

Les plans et devis ont été complétés durant l'année 1987, les appels d'offres ont été publiés dès le début de 1988 et les travaux devaient débuter à l'été de la même année. La mise en service est prévue pour l'automne 1989. L'ensemble du projet est évalué à 22 millions de dollars et 75 % des dépenses admissibles sont subventionnées par le Ministère.

Graphique 3
Subventions aux services de transport



Le transport par autobus

En 1987, le gouvernement approuvait l'achat regroupé d'autobus urbains pour la période 1987-1988-1989 connu sous l'expression « commande unifiée d'autobus urbains ». En 1987-1988, 40 autobus ont été livrés, soit 25 à la Société de transport de Laval (S.T.L.) et 15 à la Corporation intermunicipale de transport du Saguenay (C.I.T.S.). Rappelons que cette commande totalise 300 véhicules qui devraient tous être reçus à la fin de l'exercice budgétaire 1989-1990. La dépense encourue par les organismes en 1987-1988 s'élève à 9 248 000 $ et est subventionnée à 75 % des sommes admissibles par le Ministère.

De plus, à la demande de la Société de transport de la rive sud de Montréal, un comité technique, formé de représentants des organismes publics de transport en commun (O.P.T.) et du Ministère, a rédigé le devis nécessaire à l'achat de 22 autobus articulés, en se basant sur les résultats du programme d'essai de 1985-1986, conformément au décret approuvant l'achat regroupé d'autobus urbains. Les dépenses admissibles pour deux autobus articulés devaient équivaloir à trois autobus conventionnels. Des appels d'offres ont été lancés au printemps 1988. Les premiers autobus devraient être livrés dès septembre 1989.

En collaboration avec la Société de transport de la ville de Laval et les Villes de Montréal et de Laval, le Ministère a entrepris des travaux afin d'implanter une voie réservée aux autobus sur l'élargissement du pont Viau.

Sur le plan réglementaire, le Ministère prépare actuellement des modifications à la Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant le transport par autobus. Entre autres, cette loi autorisera les municipalités à procéder par résolution pour modifier les tarifs et les horaires d'un service de transport en commun.

Dans le même ordre d'idées, le ministère des Transports est à élaborer des modifications au Règlement sur le transport par autobus. Essentiellement, il s'agit de prévoir les règles servant à répondre à des besoins engendrés par l'interruption de services ferroviaires. Les modifications vont également permettre de préciser certaines dispositions concernant principalement le transport nolisé et le transport scolaire.

Le transport adapté aux personnes handicapées

En ce qui regarde les personnes handicapées, la participation du Ministère à des colloques sur le service de transport adapté a favorisé la concertation entre les parties. Ces rencontres auront permis de dégager certaines priorités d'intervention qui ont pour objectif l'amélioration de la qualité de la gestion et de l'exploitation des services. Elles ont aussi été l'occasion d'aborder les nouvelles problématiques liées à l'admissibilité d'une nouvelle clientèle (personnes âgées, personnes déficientes intellectuellement) à l'accessibilité au réseau régulier de transport et à la sécurité.

Depuis octobre 1987, le Ministère a mis à la disposition des organismes de transport adapté un guide d'achat de minibus destinés au transport des personnes handicapées. Ce guide dresse l'inventaire des véhicules et des équipements spécialisés que l'on peut se procurer sur le marché québécois. En raison de sa pertinence et de sa popularité, une mise à jour annuelle est prévue.

Un répertoire statistique sur le transport adapté a également été publié au cours de l'automne 1987 à l'intention des organismes oeuvrant dans le domaine.

Le Ministère a amorcé la préparation d'un premier règlement sur les normes de sécurité et d'utilisation des véhicules adaptés ainsi qu'un cours de formation des chauffeurs en collaboration avec l'Association canadienne du transport urbain et d'autres provinces canadiennes.

Le transport des personnes âgées et à mobilité réduite

À l'automne 1987, le Ministère a accepté de participer, à la demande du Forum des citoyens âgés de Montréal, au Comité sur le transport des personnes à mobilité réduite. Dans la poursuite de ces travaux visant à proposer des solutions susceptibles de faciliter l'accessibilité aux infrastructures et aux véhicules des transports collectifs réguliers, le Ministère est conscient de la situation qui prévaut en raison du vieillissement de la population et de la pression qu'exerce ce groupe sur le transport des personnes handicapées.

Le transport par taxi

Depuis le 1er décembre 1987, le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal est à l'oeuvre et un règlement relatif au transport par taxi, particulier au territoire de la Communauté urbaine de Montréal, est en vigueur. Ce règlement remplace en grande partie le règlement provincial.

Des études ont été entreprises par le Ministère afin de mieux cerner les caractéristiques de l'offre et de la demande dans cette industrie.

Projet de loi pour les véhicules tout terrain

L'utilisation des véhicules tout terrain a connu un essor considérable au cours des dernières années. Cet engouement a été à l'origine de nombreux accidents entraînant des dommages corporels sérieux ainsi que

d'importants dommages à la propriété et à l'environnement.

Comme il n'existait aucun encadrement précis relatif à l'utilisation des véhicules tout terrain, le ministère des Transports a fait adopter un règlement qui est entré en vigueur le 11 février 1988 ; il vise à favoriser le respect de la propriété d'autrui, de même que la sécurité de l'utilisateur.

Ce règlement représente une première étape qui sera suivie d'une loi portant sur tous les véhicules hors route. Le Ministère rendra publique sa politique en la matière à la fin de 1988.

4.3 Transport des marchandises

Par camion

Les années 1987 et 1988 resteront importantes dans l'histoire du transport routier des marchandises au Québec. Jamais, depuis les années 50, l'ensemble des lois et règlements n'aura été aussi profondément transformé.

Une nouvelle loi fédérale sur les transports routiers est d'abord entrée en vigueur le 1er janvier 1988. Le Ministère a intensément collaboré, tout au long de l'année précédente, au sein du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, à l'étude de ce projet de loi du gouvernement canadien. Cette loi change de façon très substantielle les règles du jeu, notamment en ce qui regarde les critères d'accès dans le marché et la procédure entourant la délivrance des permis aux entreprises de camionnage extraprovincial. Cependant, elle ne remet pas en cause le rôle joué par la Commission des transports du Québec et lui délègue toujours l'application de la réglementation des mouvements intraprovinciaux des entreprises fédérales. Pour préparer la voie à cette déréglementation, le ministère des Transports a d'abord intensifié sa présence en matière de contrôle pour s'assurer que les intérêts économiques des entreprises de camionnage ne prennent le pas sur les éléments de sécurité.

Pour des raisons de commodité et de simplification administrative à l'égard des entreprises québécoises de transport, l'Assemblée nationale a par la suite été appelée à voter en 1987 deux lois les concernant.

— La Loi sur le camionnage veut favoriser le développement d'une industrie du camionnage concurrentielle, efficace et compatible avec les législations ailleurs au Canada et aux États-Unis. Plus précisément, elle vise à harmoniser les règles d'obtention des permis de camionnage intraprovinciaux et locaux avec celles applicables au camionnage extraprovincial. En vigueur depuis le 13 janvier 1988, cette loi impose un test d'aptitude obligatoire pour l'obtention d'un permis de camionnage contre rémunération et un test d'intérêt public avec inversion du fardeau de la preuve qui n'entrera en vigueur que le 30 juin 1988. Fait à noter, la Loi sur le camionnage ne change pas les règles du camionnage en vrac, qui continuent de relever de la Loi sur les transports, et dont le règlement est en voie de modification après consultations auprès des détenteurs de permis et leurs clients majeurs, dont les entrepreneurs en construction.

— La Loi modifiant le Code de la sécurité routière intègre les normes du Code canadien de sécurité en plus d'introduire des normes propres au Québec en vertu du mandat confié à la Régie de l'assurance automobile du Québec.

Aux programmes continus du Ministère s'est ajoutée la nécessité évidente de faire connaître au public toutes ces nouvelles règles du jeu qui s'annonçaient. Il a donc fallu concevoir, en collaboration avec la Régie de l'assurance automobile du Québec et la Commission des transports du Québec, un plan de communication pour bien informer l'industrie du camionnage des moyens que le Québec avait choisis pour favoriser la concurrence tout en accroissant la sécurité routière.

La Direction du transport routier des marchandises s'est alors dotée, à l'été 1987, d'un groupe formé d'ingénieurs et de techniciens devant fournir l'expertise et l'assistance technique aux différents transporteurs. Une soixantaine de sociétés commerciales, d'associations et d'entreprises de transport ont pu bénéficier des connaissances de ce groupe en plusieurs domaines comme les permis spéciaux, les calculs et répartitions des charges ou l'utilisation d'un logiciel conçu à cet effet par le Ministère. Ce groupe a souvent dû procéder à des essais techniques et même faire l'analyse de certains règlements dont l'application semblait difficile aux yeux des transporteurs.

Autre initiative, le Ministère s'est doté en décembre 1987 d'un service de contrôle du transport routier des marchandises dont le mandat est de voir à l'application des lois et des règlements et de coordonner, avec la collaboration des services de police et de la Régie de l'assurance automobile du Québec, les opérations dans toutes les régions du Québec.

Depuis février 1988, huit nouveaux responsables régionaux planifient les travaux des postes de contrôle et répondent aux diverses demandes d'information des expéditeurs et des transporteurs.

Il a aussi fallu concevoir, à l'intention du personnel des services de police, des sessions de formation portant sur de nombreuses exigences de sécurité dont l'arrimage, les dimensions et masses des chargements ainsi que le caractère particulier ou dangereux de certaines cargaisons. Plus de 1 000 policiers municipaux ont jusqu'à maintenant été touchés et on estime qu'en

décembre 1988, plus de 50 % des services de police municipaux auront été joints de cette façon. Il faut préciser toutefois qu'avec la collaboration de l'Association des chefs de police et pompiers du Québec, le Ministère informe l'ensemble des forces policières du Québec en diffusant régulièrement le bulletin « Info-Contrôle », qui vulgarise de nombreux détails techniques aussi importants les uns que les autres pour assurer la sécurité du réseau routier. D'ailleurs, une autre publication du même genre, « Info-Camionnage », a été mise au point en fonction de la clientèle des expéditeurs et transporteurs pour lui accorder l'assistance et la documentation dont elle peut avoir besoin.

Le Ministère continue d'encourager plusieurs études pertinentes dans les universités en collaboration avec les transporteurs ou le Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche.

Par chemin de fer

Le Ministère a participé au débat sur la réforme canadienne des transports qui a été mise en place le 1er janvier 1988, avec l'entrée en vigueur de la Loi nationale de 1987 sur les transports. Il a, par la suite, entrepris de faire le point sur les conséquences de la déréglementation ferroviaire aux États-Unis.

Au chapitre des requêtes en abandon d'embranchements ferroviaires, le Ministère est intervenu encore cette année auprès de l'organisme régulateur fédéral (la Commission canadienne des transports qui est, depuis le 1er janvier 1988, l'Office national des transports). Le Ministère l'a alors informé de sa position et de ses recommandations, relativement aux projets d'abandon par le Canadien National de plusieurs de ses lignes de chemin de fer au Québec, notamment pour les subdivisions de Chapais, Taschereau, Sorel, Granby, Danville et Saint-Raymond.

En vue de définir pour le Québec un véritable réseau ferroviaire de base, le Ministère a poursuivi l'analyse du transport des marchandises sur le réseau ferroviaire en Abitibi-Témiscamingue, au Lac-Saint-Jean et le long de la rive nord du Saint-Laurent, afin d'évaluer les besoins actuels et prévisibles de ces régions. Il a aussi participé financièrement avec le Conseil régional de développement Abitibi-Témiscamigue (C.R.D.A.T.) à une étude sur le transport en Abitibi.

En ce qui concerne la reconstruction du pont de CP Rail à Sainte-Anne-de-la-Pérade, le Ministère est intervenu aux audiences publiques de la Commission canadienne des transports afin de s'assurer que les besoins des voyageurs entre Montréal et Québec soient pris en considération. Il a aussi rappelé à Transports Canada qu'il était important de préciser le mandat et les priorités de développement de VIA Rail.

Quant au projet de loi sur la sécurité du transport terrestre guidé, il a fait l'objet d'une consultation auprès des compagnies de chemin de fer québécoises ainsi que de la Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal en vue de son dépôt à l'Assemblée nationale.

Le Ministère a poursuivi son appui technique au Comité de transition du train touristique Hull — La Pêche qui a pour mandat d'évaluer les conditions de rentabilité d'un tel service, ses retombées économiques et le cadre organisationnel et juridique le mieux adapté.

En outre, il a procédé à une étude sur les facteurs qui ont influencé l'évolution des chemins de fer locaux aux États-Unis depuis la réforme réglementaire dans ce pays en 1980.

Lors de l'enquête tenue les 9 et 20 juillet 1987, à Jonquière, au sujet d'un accident survenu à un passage à niveau entre un camion et un convoi de la compagnie de chemin de fer Roberval — Saguenay, le Ministère a présenté un mémoire visant à éclairer le coroner sur les facteurs affectant la sécurité aux passages à niveau.

Le Ministère a aussi procédé à une étude visant à mesurer les conséquences économiques de la Loi sur le transport du grain dans l'Ouest sur la manutention céréalière aux ports du Québec.

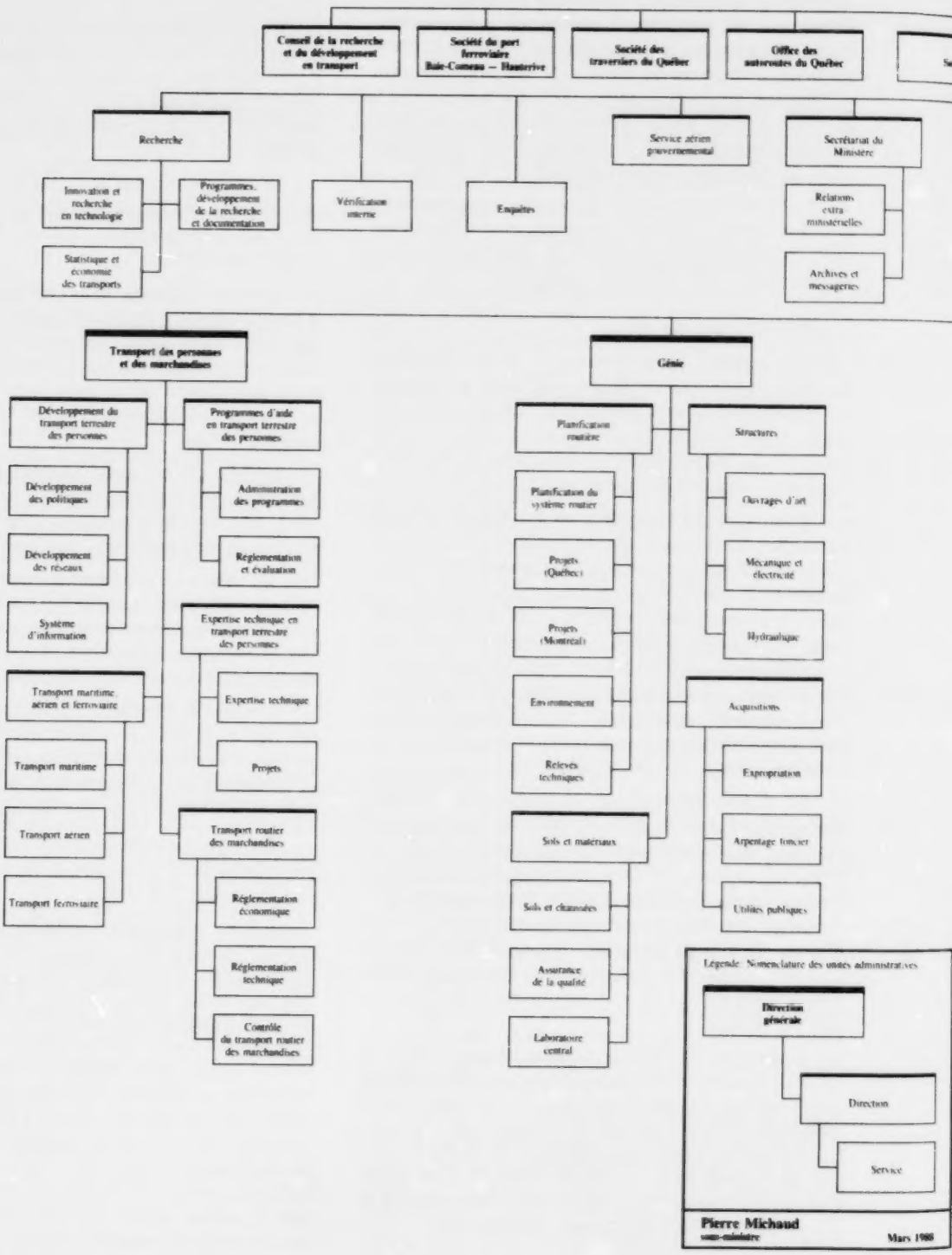
À l'intérieur de l'Entente de développement économique régional, le Ministère a terminé le rapport final de l'Étude de rationalisation et d'électrification des chemins de fer de la Côte-Nord entreprise lors de la récession amorcée au début des années 80.

De plus, le Ministère a continué son action auprès des transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence du Québec. Il a effectué l'inspection annuelle et commenté diverses propositions de normes ou de règlements soumis par ces transporteurs.

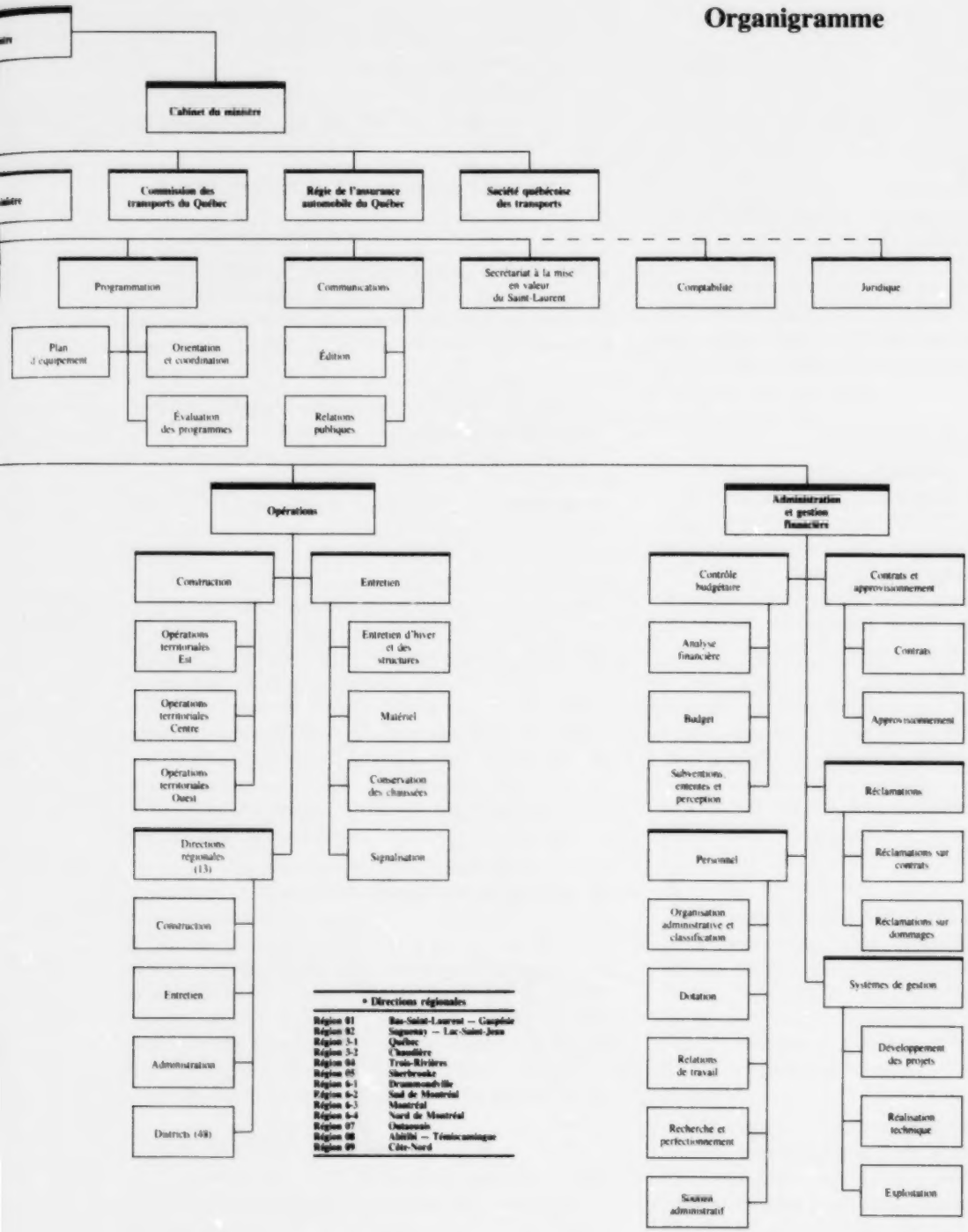
En collaboration avec les autres provinces, il a participé à la révision des méthodes d'établissement des coûts de VIA Rail.

Enfin, le Ministère participe avec les gouvernements fédéral et de l'Ontario à une étude des services ferroviaires qui assurent le transport des passagers en région isolée (La Sarre — Cochrane et La Tuque —Senneterre).

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports



Organigramme



• Directions régionales

Région 01	Bas-Saint-Laurent — Gaspésie
Région 02	Saguenay — Lac-Saint-Jean
Région 3-1	Québec
Région 3-2	Chaudière
Région 04	Trois-Rivières
Région 05	Sherbrooke
Région 6-1	Drummondville
Région 6-2	Sud de Montréal
Région 6-3	Montréal
Région 6-4	Nord de Montréal
Région 07	Outaouais
Région 08	Abitibi — Témiscamingue
Région 09	Côte-Nord

Chapitre V
Programme 3

Construction du réseau routier

5.1 Orientations

Le Ministère s'est appliqué à tisser un réseau routier mieux structuré et plus équilibré afin qu'aucune région ne se sente lésée. Les efforts ont été axés sur la sécurité routière, la productivité et la gestion de la qualité.

De nombreux résultats témoignent de l'amélioration du rendement du réseau routier et de sa qualité. Un effort remarquable a été fait pour en faire plus avec moins, en rationalisant l'utilisation des ressources humaines, matérielles et financières. Par exemple, le perfectionnement du processus d'arpentage a permis d'accélérer la cueillette des données tout en améliorant la sécurité du personnel. Le processus de déconcentration s'est poursuivi en remettant la responsabilité des décisions administratives importantes aux directions régionales. Des changements importants ont été réalisés dans la gestion des projets au niveau de la planification, de la programmation, de la conception et de la préparation. Ce nouveau système de gestion de projets améliore le rendement des investissements par une meilleure définition des besoins et de l'envergure des projets et par une meilleure appréciation du coût et des délais.

La qualité est aussi devenue une préoccupation grandissante. Les retombées économiques provinciales que la qualité apporte suscitent un grand intérêt au Ministère, puisque ses actions dans ce domaine ont un effet d'entraînement certain. Que ce soit sur le plan de la définition d'un besoin pour un projet, de la conception, de la préparation, de la fabrication et de la fourniture des matériaux ou de la réalisation, le Ministère s'engage graduellement dans l'établissement de plans de contrôle et d'assurance de la qualité.

5.2 Travaux de génie

Afin de rehausser sa performance globale en planification et design des infrastructures routières, le Ministère a procédé à l'informatisation de la banque de données qui alimente la production du C.A.P.P.I. (Cahier de suivi des activités de préparation des projets interrégionaux). Ce système d'information regroupe quelque 100 000 données concernant l'état d'avancement de la préparation de plus de 350 projets routiers majeurs dont la phase de préparation peut s'échelonner sur une période de cinq à huit ans.

La conception, la préparation et le cheminement des échéanciers et du suivi des projets ont été confiés à une équipe de coordination qui a une vision d'ensemble des projets réalisés par diverses unités administratives. De nouveaux outils de planification et de contrôle ont aussi été créés. Ainsi, un diagramme logique de cheminement de préparation des projets a été réalisé afin d'aider les coordonnateurs à suivre les activités et l'interrelation entre tous les employés participant aux projets.

Enfin, le Ministère a informatisé un outil de suivi des projets destiné principalement aux chargés de projets. Les directions générales du Génie et des Opérations se sont associées afin d'assurer une meilleure concertation entre les responsables de projets. Cet outil, qui sera prêt d'ici quelques mois, permettra aux chargés de projets de suivre les activités et de réagir au besoin pour ajuster la démarche.

Au cours de l'année, le Ministère a continué d'intensifier son programme de formation et d'information aux gestionnaires en gestion intégrale de la qualité. Treize sessions de perfectionnement ont été données à divers endroits dans la province et plus de 350 personnes ont été sensibilisées, incluant le ministre, le sous-ministre, les sous-ministres adjoints et les chefs de division. Ce programme a nécessité des déboursés de 200 000 $ et représente 7 000 heures-personnes de perfectionnement.

Dans le domaine des études routières en général, et du comportement des chaussées en particulier, un accord-cadre de coopération, d'une durée de trois ans au minimum, a été signé entre la Direction générale du génie et le Laboratoire central des ponts et chaussées de France, afin de définir les conditions générales de coopération scientifique et technique dans ce domaine.

Ils ont convenu de permettre l'échange de chercheurs, experts, conseillers et techniciens. Ces derniers participeront à l'élaboration de projets scientifiques, techniques et pratiques ou donneront leur avis sur ces projets. Ils collaboreront également à la mise au point et à la réalisation des programmes d'essais et de recherche ou d'études conjointes.

On leur demandera enfin de superviser la formation du personnel, d'organiser des stages d'étude, d'échanger de l'information scientifique et technique et de mettre en oeuvre toute autre forme de coopération selon les accords.

En 1987-1988, le Ministère s'est joint au programme C-SHRP (Programme canadien de recherche stratégique sur les infrastructures routières), visant à améliorer la performance à long terme des infrastructures routières et à rendre plus productives les ressources humaines affectées à la construction et à l'entretien des routes.

Il s'agit d'un programme de cinq ans subventionné par les ministères des Transports provinciaux et fédéral pour un montant global de 5 millions de dollars. Le Ministère investit à lui seul 1,25 million de dollars dans ce projet. Le programme est jumelé à celui des États-Unis (150 millions de dollars sur cinq ans), ce qui permettra de résoudre, à bien moindre coût, les problèmes particuliers du Canada, mis en évidence par les experts canadiens.

Sept ingénieurs québécois, dont six du Ministère, coordonnent les travaux et les activités de recherche des groupes du Ministère dans les domaines suivants : béton bitumineux ; rendement à long terme des chaussées ; opérations routières ; béton et ouvrages d'art. Ils doivent également assister les coordonnateurs de SHRP (États-Unis) et C-SHRP dans la conduite des essais et relevés effectués sur les sites du Québec.

Afin de gérer la circulation sur les autoroutes de Montréal, de décongestionner certaines zones, d'améliorer la sécurité des usagers et la fluidité du trafic sur ces réseaux, le ministère des Transports et Transports Canada ont financé une étude de faisabilité d'un système pilote de gestion de la circulation autoroutière pour le corridor A-25/Métropolitaine/Décarie/Ville-Marie et Bonaventure/pont Champlain, dans le cadre de l'Entente auxiliaire Canada-Québec, volet « Recherche et développement ».

Ce système pilote intégrerait les composantes qui suivent :

— un système de gestion des accidents et incidents ainsi que d'information aux usagers (boucle de détection, caméras en circuit fermé, détecteurs de conditions de la chaussée, logiciels d'analyse des données) ;

— un projet pilote pour un système de régulation et de délestage aux rampes d'accès de l'autoroute Métropolitaine.

Le coût du système proposé pour ce corridor s'élève à 20 millions de dollars. Une somme de 13 millions de dollars a été réservée du fonds de l'Entente auxiliaire Canada-Québec, volet « Transport urbain », pour l'implantation du système qui devrait être en activité dans les quatre ans suivant l'octroi du mandat.

Le Ministère s'est doté de 60 lunettes électroniques d'arpentage appelées stations totales, qui lui permettront d'effectuer les relevés topométriques avec plus de rapidité, d'efficacité et de sécurité. Il a également acheté une vingtaine de stations graphiques qui lui permettront la production automatique de plans à l'aide d'un écran.

Cette année, le Ministère a continué de faire l'évaluation de la capacité de tous les ponts de la province, amorcée en 1986-1987. Ce travail a été divisé en trois phases : les ponts sur autoroutes, sur routes principales et sur routes secondaires.

Sur les 850 ponts du réseau d'autoroutes, la capacité de support de 35 d'entre eux a été évaluée comme faible et le M.T.Q. est intervenu afin de les rendre plus sécuritaires.

Dans un deuxième volet, celui des ponts sur routes principales, comprenant 1 450 ponts, plus de 60 % du travail a été réalisé au cours de l'année et le M.T.Q. estime que 400 d'entre eux ont une capacité inférieure à la norme établie pour cette partie du réseau.

Production des services

Afin d'améliorer la qualité de l'environnement, la protection du patrimoine et des terres agricoles, le Ministère a mené à terme 94 études d'impact, évalué 402 sites routiers et 68 sites archéologiques.

Cette année, le Ministère a effectué 30 études et analyses d'accidents, 31 études de circulation et a mené à terme 54 études d'opportunité.

Il a préparé les plans et devis pour la réalisation de 322 kilomètres de chaussées, 153 kilomètres de signalisation et 32 aménagements paysagers. Il a effectué 115 études hydrauliques complètes et fourni 45 expertises pour réclamations sur dommages dues aux inondations ou à l'érosion.

Le Ministère a préparé les plans et devis de 69 projets sur les besoins d'éclairage routier, totalisant 9,3 millions de dollars.

Pour évaluer l'étendue et la sévérité de la dégradation des chaussées du réseau routier, on a effectué des relevés de portance sur 1 775 kilomètres et des relevés visuels et de profilométrie sur 7 944 kilomètres d'autoroutes, de routes collectrices, provinciales et municipales.

De plus, 134 projets mécaniques et électriques ont été réalisés et répartis à 55 % dans la région de Montréal, où la circulation est la plus dense et nécessite le plus d'éclairage.

Des plans ont aussi été élaborés pour 72 projets d'ouvrages d'art pour des nouvelles constructions et réparations diverses, dont le coût est estimé à 50,4 millions de dollars, ce qui représente une légère augmentation par rapport à l'an dernier, où l'on avait préparé 41 projets pour un coût de 22,1 millions de dollars.

Des mandats ont été confiés à des firmes privées permettant la réalisation de 14 nouveaux ponts, 17 systèmes d'éclairage routier et 3 stations de pompage. Ils permettront aussi la réparation des ponts d'étagement de 3 échangeurs, un relevé bathymétrique ainsi que l'expertise des installations de deux débarcadères.

Le Ministère a révisé les normes techniques de construction et de signalisation.

Il a effectué 1 855 relevés de circulation et parcouru 23 910 hectares (photos aériennes pour les cartes routières).

Il a arpenté 1 866 kilomètres de routes, négocié 1 669 ententes d'expropriation pour un total d'indemnisation de 25,7 millions de dollars et aménagé 524 installations d'utilités publiques pour améliorer la sécurité au croisement des voies ferrées le long des routes, pour une somme de 9,2 millions de dollars.

5.3 Travaux routiers

La construction routière a bénéficié d'un budget global de 354 673 700 $ en 1987-1988, soit 21 500 000 $ de plus qu'en 1986-1987. Pour l'année 1987-1988, le budget a été réparti comme suit :

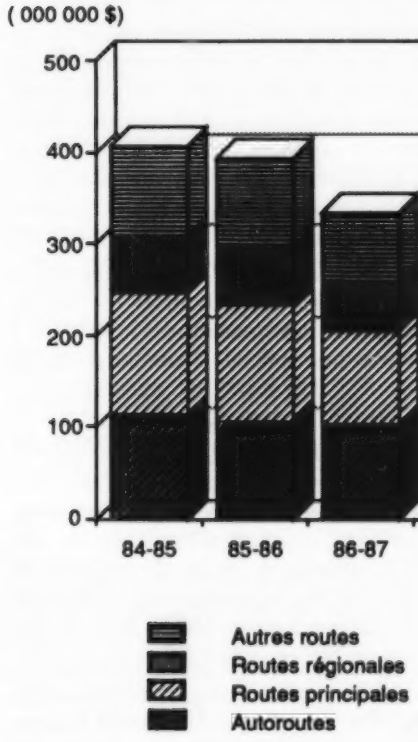
— 109 705 300 $ aux autoroutes ;

— 102 314 800 $ aux routes principales ;

— 60 442 000 $ aux routes régionales ;

— 82 211 600 $ aux autres routes.

Graphique 4
Budget de construction du réseau routier



Bas-Saint-Laurent — Gaspésie (01)

Les déboursés du Ministère pour les travaux de construction routière dans la région du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie s'élevaient à quelque 24 167 555 $. De cette somme, 89 385 $ ont été consacrés aux autoroutes, 4 431 603 $ aux routes provinciales, 5 579 242 $ aux routes régionales, 10 562 625 $ au réseau local et 3 504 700 $ aux activités de préparation et de surveillance des projets pour les autres activités de soutien.

Le Ministère a complété la restauration des murs de protection contre la mer le long de la route 132 dans les municipalités de Cloridorme, Mont-Louis, Mont-Saint-Pierre et Rivière-à-Claude. Il a aussi terminé la réfection de la route 132 dans le village de Percé et de la route 232 à Sainte-Odile de Rimouski, la phase I de la route 132 à Mont-Joli, une première phase de la route 195 entre Matane et Amqui ainsi que la construction d'un viaduc sur la route 132 à Saint-Benoît-Joseph-Labre.

Le Ministère a amorcé la reconstruction de deux ponts (Cap de l'Est sur la route 199 à Grosse-Île aux îles de la Madeleine et Gros-Morne sur la route 132 à Mont-Louis), en plus de la réfection de la route 132 à Paspébiac et Paspébiac-Ouest sur une longueur de 5,52 kilomètres, de concert avec la Société québécoise d'assainissement des eaux et le ministère de l'Environnement.

Saguenay — Lac-Saint-Jean (02)

Près de 8 900 000 $ ont été affectés aux travaux de construction dans la région du Saguenay — Lac-Saint-Jean, soit 200 000 $ pour les autoroutes, 4 470 000 $ pour les routes principales, 355 000 $ pour les routes régionales et 3 875 000 $ pour les autres routes.

Des travaux, estimés à 2 400 000 $, ont permis la reconstruction de tronçons sur les routes 167 à l'entrée du parc de Chibougamau, 169 entre Saint-Prime et Saint-Félicien, 172 à l'est de Saint-Nazaire et 170 à l'ouest de Saint-Félix-d'Otis.

Quelque 1 400 000 $ ont été dépensés conformément aux protocoles d'entente avec les Villes de Chicoutimi (route 172 — boulevard Université) et Jonquière (rue Saint-Dominique).

La reconstruction de la route Bagot, qui donne accès au port de Grande-Anse, a été complétée au coût de 1 450 000 $.

Le Ministère a commencé la construction des ponts Nord et Sud sur l'autoroute 70 au-dessus de la route 175.

Québec (3-1)

Au cours de 1987, le Ministère investissait dans les divers programmes de construction de la région de Québec plus de 26 500 000 $. La répartition de cette somme fut la suivante : 4 100 000 $ pour les autoroutes, 11 500 000 $ pour les routes principales, 900 000 $ pour les routes régionales et 10 000 000 $ pour les autres routes. Les infrastructures portuaires ont bénéficié d'un investissement de 10 300 000 $, dont près de 10 000 000 $ pour les aéroports nordiques.

La route 138 a été l'objet des principaux projets de l'année dans la région. En effet, la route a été élargie à Baie-Saint-Paul et Clermont, allongée entre Middle Bay et Sandwah Pond sur la Basse-Côte-Nord et entre Havre-Saint-Pierre et Natashquan dans le secteur de la rivière Piashti et améliorée entre la rivière Aisley et Havre-Saint-Pierre. Elle a même été choisie pour être le site de la construction du premier lit d'arrêt à Tadoussac, qui est en service depuis le 5 novembre 1987.

De plus, les travaux de prolongement du boulevard Henri-IV vers Valcartier ont été terminés et un pont a été reconstruit à Saint-Alban, dans le comté de Portneuf. Enfin, la route menant au quai de Pointe-Noire a été pavée, conformément à un protocole d'entente avec la Ville de Sept-Îles.

Chaudière (3-2)

Les travaux de construction dans la région de la Chaudière ont entraîné des déboursés de plus de 12 905 000 $, incluant un montant de 1 945 000 $ affecté au programme spécial d'amélioration du réseau. Quelque 823 000 $ ont été consacrés aux autoroutes, 2 220 000 $ aux routes provinciales, 4 278 000 $ aux routes régionales et 5 584 000 $ aux chemins municipaux.

Le Ministère a entrepris de prolonger l'autoroute 73, entre Sainte-Marie et Vallée-Jonction, sur une longueur de 9,6 kilomètres, pour un montant de 7 400 000 $. Des travaux nécessitant des déboursés de 600 000 $ ont été entrepris en 1987-1988 ; le reste du projet sera complété en 1988-1989.

Des travaux d'élargissement à quatre voies ont été entrepris à Saint-David (1,8 km, 2 500 000 $) ainsi qu'à Lauzon (1,4 km, 2 100 000 $).

En outre, le Ministère a signé deux protocoles d'entente avec la Ville de Saint-Georges pour l'élargissement à quatre voies de la route 173 sur une longueur de 2 kilomètres (4 000 000 $), et la déviation de la route 204 sur une longueur de 3,3 kilomètres (3 500 000 $).

Trois-Rivières (04)

Dans la région de Trois-Rivières, les travaux de construction ont coûté en 1987-1988 près de 22 155 000 $, répartis comme suit : 11 980 000 $ pour les autoroutes, 2 225 000 $ pour les routes principales, 1 850 000 $ pour les routes régionales et 6 100 000 $ pour les autres routes.

Les principales réalisations concernent :

— la phase I des travaux destinés à protéger les quatre piliers centraux du pont Laviolette des navires qui pourraient s'y heurter, qui a coûté 11 600 000 $;

— l'amorce des travaux visant à rendre plus sécuritaires les voies d'accès au parc industriel de Bécancour situées aux intersections de l'autoroute 30 ; ces travaux seront complétés en 1988 avec l'installation de feux de signalisation et la réfection d'une section de quatre kilomètres de dalles de béton de ciment sur l'autoroute 30 à Bécancour, au coût de 1 200 000 $;

— le début des travaux de reconstruction de la route 155 dans la section de Haute-Mauricie au sud de La Tuque ; ces travaux seront complétés en 1988 et touchent dix kilomètres.

Sherbrooke (05)

Sur les quelque 14 330 000 $ consacrés à la construction routière à Sherbrooke, 2 219 000 $ allaient aux autoroutes, 3 297 000 $ aux routes provinciales, 3 862 100 $ aux routes régionales et 4 952 500 $ aux autres routes.

Plusieurs travaux ont été effectués sur les autoroutes :

— le prolongement des travaux sur le tronçon de l'autoroute 10 dans la municipalité de Fleurimont sur une distance de 5,67 kilomètres, au coût de 1 662 000 $, sur un autre tronçon dans la même municipalité sur une longueur de trois kilomètres au coût de 262 600 $.

D'autres réalisations, touchant les routes provinciales, ont été apportées à la route 108 à North Hatley (3,2 km, 1 426 600 $), la route 116 à Danville et Shipton (4,6 km, 969 000 $), la route 112 à Magog cité et canton (1,1 km, 399 000 $) ainsi qu'à l'intersection des routes 161 et 212 à Saint-Augustin-de-Woburn (1 km, 371 900 $). Cette liste présente les principaux travaux, pour 1987-1988, de cette catégorie.

Les routes régionales ont aussi eu leur part de rénovation ; mentionnons entre autres le pont sur la route 214 à East Angus (1 093 300 $), le pont sur la route 212 à Cookshire (602 700 $) et un mur de soutènement sur la route 210 à Sawyerville (564 300 $).

Enfin, plusieurs travaux de construction ont été effectués sur les autres routes de la région, dont entre autres le chemin du Parc à Fleurimont (1,6 km, 473 500 $), le chemin du 11e et du 12e rang à Saint-Camille (334 100 $), le chemin du 9e rang au canton de Barford (1,4 km, 321 300 $).

Drummondville (6-1)

Les travaux de construction routière effectués dans la région de Drummondville ont nécessité des déboursés de 1 325 545 $ pour les autoroutes, 819 475 $ pour les routes provinciales, 245 240 $ pour les routes régionales et 4 797 453 $ pour les autres routes pour un total de 7 187 713 $. Une enveloppe de 664 750 $ a été affectée au programme spécial de construction « Middlemiss ».

Parmi ces travaux, soulignons que le Ministère a continué son effort, échelonné sur quelques années, d'améliorer l'axe de la route 329 dans le comté de Richelieu.

De plus, les travaux de prolongement de l'autoroute 30 et du doublement du boulevard Poliquin dans la ville de Sorel ont été amorcés.

Enfin, les travaux de construction ont été entrepris sur le boulevard Bouchard dans les municipalités de Granby, du canton de Granby et de Roxton Pond pour donner accès au parc provincial de la Yamaska.

Sud de Montréal (6-2)

Une somme de 12 470 000 $ a été investie dans la construction routière dans la région Sud de Montréal en 1987-1988, soit 4 260 000 $ pour les autoroutes, 3 070 000 $ pour les routes provinciales, 1 490 000 $ pour les routes régionales et 3 650 000 $ pour le réseau de routes locales.

Signalons d'abord le réaménagement du pont Marchand qui permet la traverse de l'autoroute 35 au-dessus de la rivière Richelieu. Des travaux de 3 160 000 $ comprenaient l'élargissement du pont, le réaménagement complet de l'échangeur avec le boulevard du Séminaire ainsi que la construction d'une glissière rigide centrale avec éclairage intégré sur une longueur de 2,2 km.

Un montant de 1 750 000 $ a été consacré à la reconstruction partielle de la route n° 134 (boulevard Taschereau) à Brossard. Cette réalisation complète la réfection en section urbaine de la route n° 134 entre les villes de Longueuil et La Prairie.

Dans le cadre d'une expérience pilote sur l'autoroute 10, le Ministère a innové en 1987-1988 en installant, à tous les 4 km entre l'autoroute 30 et la municipalité de Saint-Césaire, 20 unités de téléphones d'urgence à la fin mars 1988.

Ces travaux ont été réalisés grâce à une entente entre le ministère des Transports et la compagnie Équipe d'urgence-Métro Canada ltée et avec la participation financière des compagnies Bell Cellulaire, Ultramar Canada ltée et les Caisses populaires Desjardins. Ces postes téléphoniques, alimentés par batterie et panneau solaire, permettront aux usagers victimes d'accident ou de panne d'obtenir de l'aide rapidement. Ce projet pilote permettra de recueillir d'importantes données, ce qui se traduira peut-être par l'installation de téléphones d'urgence sur d'autres autoroutes du Québec.

Montréal (6-3)

Dans la région de Montréal, la construction routière et la modernisation des accès aux trains de banlieue ont nécessité des déboursés de 7,3 millions de dollars. De cette somme, 2 500 000 $ ont été consacrés aux autoroutes, 4 100 000 $ aux routes régionales et 700 000 $ aux autres routes.

Les travaux d'élargissement du pont Viau reliant Montréal à Laval à proximité de la station de métro Henri-Bourassa se sont poursuivis au cours de l'année. Ces travaux permettront d'avoir une voie centrale réservée aux autobus. Le montant des travaux exécutés jusqu'à présent s'élève à 5 750 000 $; ces travaux devraient se terminer en septembre 1988.

D'autre part, poursuivant son objectif d'améliorer l'accès aux trains de banlieue, le Ministère a investi 4 300 000 $ dans la construction de la station Dorval et dans la rénovation du rond-point adjacent ; ces travaux comprenaient la construction de deux stationnements, d'égouts, d'un tunnel piétonnier ainsi que la réfection de pavage et d'éclairage.

Sur l'autoroute Décarie (A-15), les travaux de réfection du système d'éclairage ont débuté et se poursuivront en 1988. Le coût de ces travaux est d'environ 2 000 000 $.

Nord de Montréal (6-4)

Durant l'année 1987-1988, un montant d'environ 15 500 000 $ a été dépensé pour la construction routière dans la région 6-4, soit 5 millions de dollars pour les autoroutes, 2,3 millions de dollars pour les routes principales, 1,9 million de dollars pour les routes régionales, 4,6 millions de dollars pour les autres routes et 1,6 million de dollars pour les activités de soutien.

Comme par le passé, le Ministère a mis l'accent sur l'amélioration du réseau routier dans cette région. Mentionnons notamment :

— les divers travaux le long de l'autoroute 25 de Laval à Saint-Esprit ;
— la reconstruction complète de la route 117 à l'entrée de la ville de Mont-Laurier ;
— la réfection de la route 335-337 dans la municipalité de La Plaine, prélude à la reconstruction de la route 335-337 entre La Plaine et Saint-Lin ;
— la construction de la première partie du chemin Mont-Saint-Michel — Parent pour ouvrir une fenêtre sur la partie est de l'Abitibi.

De plus, en vue d'améliorer et d'urbaniser le réseau routier, le Ministère a apporté une aide pécuniaire aux municipalités suivantes par la signature de protocoles d'entente : Sainte-Adèle, Rawdon, Chertsey, Saint-Michel-des-Saints, Le Gardeur.

Outaouais (07)

Dans l'Outaouais, les travaux routiers ont entraîné des déboursés de plus de 25 600 000 $ répartis comme suit : 9 507 000 $ pour les autoroutes, 8 354 000 $ pour les routes principales, 4 509 000 $ pour les routes régionales et 3 230 000 $ pour les autres routes.

Au chapitre des grands travaux, le Ministère a terminé les trois gros chantiers entrepris au cours de l'année précédente : l'autoroute 550 à Hull (8 400 000 $), le tronçon de la route 117 situé au nord du Domaine (5 500 000 $) ainsi que le pont au-dessus de la rivière Gatineau à Wakefield (3 000 000 $).

L'année aura surtout été marquée par la reprise des travaux sur l'autoroute 5, au nord du chemin Scott dans Hull-Ouest, où un premier contrat d'une valeur de 7 600 000 $ a débuté.

D'autres travaux, au coût de 2 000 000 $, ont également été entrepris sur la route 148, entre le chemin de la Montagne et le pont Champlain, dans les villes de Hull et Aylmer. Ce projet, le premier d'une série de trois, vise à relier le pont Champlain au boulevard Cité des Jeunes via le chemin de la Montagne.

Les travaux d'amélioration de la route 105 se sont poursuivis entre Low et Vénosta pour un montant de 1 500 000 $.

Soulignons aussi les réalisations tout aussi importantes, totalisant plus de 3 000 000 $, pour le maintien de la qualité des routes locales et régionales.

Abitibi-Témiscamingue (08)

Pour l'exercice financier 1987-1988, l'investissement total pour les travaux de construction dans la région 08 s'est élevé à environ 14 079 000 $. Seize contrats ont été accordés, pour une valeur totale de 7 550 000 $. Ils sont répartis comme suit : 5 690 000 $ pour 12 projets régionaux ; 1 725 000 $ pour deux

contrats interrégionaux, 10 000 $ pour d'autres travaux et 125 000 $ affectés au programme Middlemiss. Fait à noter, les montants engagés n'ont pas tous été dépensés en 1987-1988.

Les principales réalisations sont les suivantes :

— le boulevard Québec à Rouyn-Noranda a été prolongé de 1 km, et 24,5 km de route ont été reconstruits ;

— un montant d'environ 210 000 $ a été dépensé conformément au programme Middlemiss, pour environ 5 km de route ;

— dans le cadre des projets interrégionaux, environ 8 420 000 $ ont été investis pour les travaux suivants : route 117 à l'intérieur du parc de La Vérendrye (5 640 000 $), phase I de la route Authier-Joutel (925 000 $), protocole 1 621, boulevard Québec à Rouyn-Noranda (350 000 $) et phase 2A-2B du protocole 1 349, route 117 à Rouyn-Noranda (1 500 000 $).

Quelque 5 135 000 $ ont été affectés aux travaux régionaux dont, notamment : rechargement dans diverses municipalités (915 000 $), route 395 à Preissac et Sainte-Gertrude-Manneville (935 000 $), rangs 9 et 10 à Évain (350 000 $), protocole 1 326 à Amos (372 000 $), protocole 1 356 à La Sarre (332 000 $), rangs 3 et 4 Ouest à Saint-Mathieu (300 000 $).

Enfin, environ 314 000 $ ont été dépensés pour d'autres travaux tels que feux lumineux, postes de pesée et drainage agricole.

Chapitre VI
Programme 4

Conservation du réseau routier

6.1 Conservation des chaussées

Le réseau routier qui est sous la responsabilité du Ministère compte quelque 60 000 kilomètres d'autoroutes, de routes principales et régionales, ainsi qu'une grande partie de routes municipales, dont plus des deux tiers sont pavés.

Graphique 5

Budget de conservation des chaussées

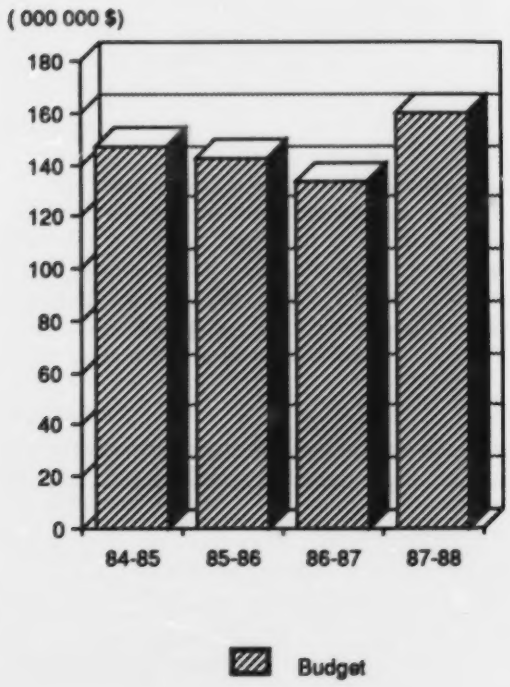


Tableau 4

Longueur du réseau routier sous la responsabilité du ministère des Transports

En kilomètres pondérés*			
	Surface		
Type de route	Pavée	Non pavée	Total
Autoroutes	4 436	—	4 436
Provinciales	10 327	285	10 612
Régionales	8 323	563	8 886
Municipales	18 035	17 928	35 963
Total	**41 121**	**18 776**	**59 897**

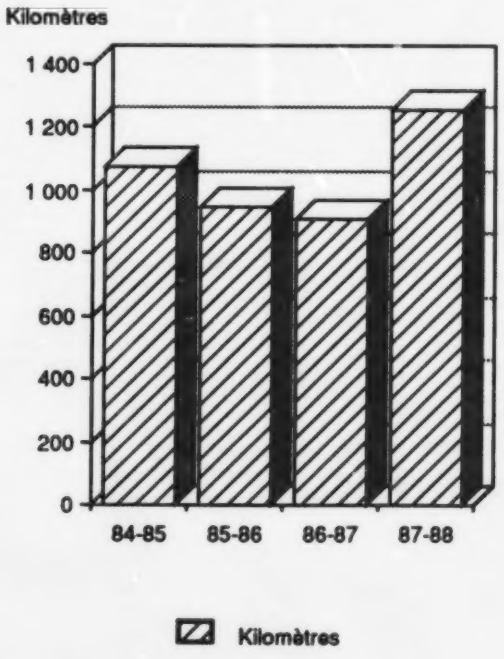
* Au 18 mars 1988

En novembre 1986, le rapport Middlemiss sur l'entretien du réseau routier faisait état de la dégradation des infrastructures de transport et proposait un programme de rattrapage de 400 millions de dollars répartis sur une période de cinq ans. La stratégie identifiée dans ce rapport comportait différentes opérations de conservation des chaussées telles les couches d'usure, le rapiéçage mécanisé, le rechargement des routes et accotements en gravier, le nettoyage des fossés ainsi que les réparations des conduites, ponceaux et glissières de sécurité. L'entretien des structures et l'entretien hivernal des routes occupaient aussi une place dans cette stratégie.

Pour l'année 1987-1988, un budget additionnel de 60 millions de dollars a été accordé au Ministère par le Conseil du trésor. Le budget de conservation des chaussées a été augmenté de 21 % pour atteindre 160 millions de dollars.

Au cours de cet exercice, une couche d'usure a été appliquée sur 1 254 kilomètres de routes, pour un montant de 50,7 millions de dollars, ce qui représente une augmentation de 349 kilomètres par rapport à l'année précédente.

Graphique 6
Kilomètres de couches d'usure



Le Ministère a innové cette année en introduisant l'utilisation des bitumes aux polymères dans la fabrication des enrobés pour les couches d'usure. Cette nouvelle technologie améliore la résistance des enrobés bitumineux aux écarts de température et aux charges transmises à la chaussée par les véhicules lourds. Cette solution, plus dispendieuse, est cependant réservée aux routes à forte circulation.

Le tableau suivant donne l'évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble de la province depuis 1984-1985, en ce qui a trait aux autres opérations de conservation des chaussées.

Tableau 5

Évolution des coûts unitaires moyens pour l'ensemble du Québec

Opérations de conservation des chaussées	1984-1985	1985-1986	1986-1987	1987-1988
Rapiéçage manuel à l'enrobé bitumineux	111,84	130,50	129,68	123,08
Rapiéçage mécanisé à l'enrobé bitumineux	45,35	50,74	43,76	44,67
Rapiéçage en matériaux granulaires	6,81	7,38	7,66	7,89
Rechargement	4,77	5,15	5,47	5,82
Grattage	26,38	28,78	30,89	32,06
Nettoyage des fosses et décharges	4,86	5,11	5,11	5,27
Rapiéçage d'accotements en matériaux granulaires	11,19	13,02	14,26	13,57
Rechargement d'accotements	7,23	7,72	8,05	8,51
Réparation des conduites et ponceaux	84,46	88,59	83,26	99,79
Glissières de sécurité	12,22	14,10	12,52	16,74
Tonte de gazon	53,25	49,26	56,16	59,74
Fauchage	27,63	22,27	21,73	19,76

Au cours de 1987-1988, le Ministère a introduit, sur une base expérimentale, de nouveaux horaires de travail pour la période estivale. Environ 1 200 employés, en majorité des ouvriers, ont participé à cet essai. Les premiers résultats se sont avérés très intéressants puisqu'on a noté une diminution des coûts pour différentes opérations.

Tableau 6

Répartition du budget de conservation des chaussées

En millions de dollars	1986-1987	1987-1988
Chaussées à l'enrobé bitumineux	61,2	74,5
Chaussées en béton de ciment	2,2	3,5
Chaussées et accotements en matériaux granulaires	18,0	21,0
Drainage	14,2	18,0
Éléments de sécurité et abords de route	7,8	10,0
Autres opérations et administration	29,5	33,0
Total	**132,9**	**160,0**

6.2 Structures

Les 7 000 structures qui forment le réseau routier ont été inspectées et 605 d'entre elles ont nécessité des travaux d'entretien et de réfection pour un coût total de 19 400 000 $ pris dans le budget régulier. De plus, 33 autres structures ont pu bénéficier de travaux d'entretien et de réfection totalisant 960 000 $ grâce au budget spécial accordé à la suite du rapport Middlemiss.

Les 1 500 structures de compétence municipale ont aussi été vérifiées et des subventions de 4 400 000 $ ont été versées pour la restauration de 218 d'entre elles.

Enfin, 688 000 $ étaient consacrés à l'entretien et à l'exploitation des quais et des débarcadères.

6.3 Équipement de contrôle

Comparativement à l'année précédente, les activités d'entretien de l'équipement de contrôle sont demeurées stables. Ainsi, le Ministère a procédé à l'entretien de 63 964 luminaires de rues et de 760 feux lumineux, à la fabrication de 63 926 panneaux destinés à la signalisation au niveau du sol, de 34 913 plaquettes réfléchissantes pour garde-fous et de 1 407 panneaux devant être fixés à des structures surélevées.

Le marquage des routes a nécessité 1 523 150 litres de peinture blanche et 1 721 385 litres de peinture jaune. Pour donner plus de luminosité à la peinture, on y a ajouté 1 931 350 kg de microbilles de verre.

6.4 Entretien d'hiver

Pour l'entretien d'hiver (15 novembre – 5 avril), le réseau routier se partage en trois catégories :

a) les routes dont l'entretien est fait en régie par les employés du Ministère (7 058 km) ;

b) les routes dont l'entretien est confié à contrat à l'entreprise privée ou à des municipalités (21 127 km);

c) les chemins dont l'entretien est subventionné par le Ministère (39 910 km), mais assuré par des municipalités ou des M.R.C.

En 1987-1988, le Ministère disposait d'un fonds de 38 500 000 $ pour l'entretien en régie de 7 058 km de routes. Ce montant comprenait les salaires, les activités de planification, l'administration et le contrôle de l'ensemble des travaux de ce secteur. Le fonds excluait cependant les dépenses relatives à l'achat et à l'entretien de l'équipement et des matériaux de déglaçage.

Le Ministère a octroyé 650 contrats (212 à des municipalités et 438 à des entrepreneurs) pour le déneigement et le déglaçage de 21 127 km de routes, au coût de 40 530 000 $. Il a consacré une enveloppe budgétaire de 35 800 000 $ à 1 272 municipalités ou M.R.C. pour l'entretien d'hiver de 39 910 km de routes ou chemins de responsabilité municipale.

Les besoins en matériaux de déglaçage ont été les suivants: 5 000 tonnes de chlorure de calcium, 620 000 tonnes de chlorure de sodium (sel) et 520 000 tonnes d'abrasifs. Ces matériaux ont occasionné des dépenses de 35 000 000 $.

Afin de rationaliser et de mieux contrôler ces activités, les systèmes d'information reliés à la gestion des travaux d'hiver ont encore été améliorés. De même, le Ministère a amorcé une réflexion sur la mise en place ainsi que sur l'élaboration et le raffinement des normes en matière de matériaux, de matériel et de méthodes de travail.

Tableau 7

Données sur le déneigement du réseau routier provincial

Longueur pondérée en km*				
Type de routes	**Régie**	**Contrats**	**Subventions**	**Total**
Autoroutes	3 831	2 091	—	5 922
Provinciales	2 494	8 340	—	10 834
Régionales	533	7 234	—	7 767
Municipales	200	3 462	39 910	43 572
Total	**7 058**	**21 127**	**39 910**	**68 095**

* Au 18 mars 1988

6.5 Activités de soutien

L'entretien et l'exploitation des immeubles situés dans les 48 districts du Ministère ont coûté environ 4 100 000 $.

Environ 4 000 000 $ ont été consacrés aux activités de soutien qui comprennent le stockage des matériaux, l'entretien des cours et le fonctionnement des ateliers de menuiserie.

Des loyers, totalisant 26 200 000 $, ont été versés à la Société immobilière du Québec (S.I.Q.).

Enfin, la Direction de l'entretien a versé une somme de 4 375 000 $ pour couvrir les frais de déplacement et de perfectionnement de son personnel, le coût des radiocommunications et du traitement informatique, les honoraires professionnels ainsi que les indemnités pour dommages causés aux tiers.

6.6 Soutien en matériel

La valeur comptable du matériel destiné à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport était de 36 600 000 $ en 1987-1988. Cet ensemble, formé de 7 480 composantes, avait coûté 85 800 000 $ à l'achat. Son renouvellement est assuré par l'achat annuel de quelque 700 unités.

Pour assurer l'entretien de son équipement, le Ministère dispose de 55 ateliers de réparations dans les districts et de deux ateliers généraux situés à Québec et à Montréal. On dénombre 764 personnes affectées annuellement à l'entretien et aux réparations de l'équipement.

Dans ce secteur, le Ministère a alloué un budget de fonctionnement de 54 400 000 $ et un budget de capitalisation de 8 378 000 $ pour l'achat d'équipements et d'outils.

Dans le cadre de la politique gouvernementale sur l'économie d'énergie, le Ministère a continué ses essais de rendement sur des véhicules légers actionnés au gaz propane et au gaz naturel comprimé. Il a également poursuivi sa politique d'achat de véhicules à faibles cylindrées.

Enfin, il a réalisé des essais concernant l'éclairage de jour et est devenu le chef de file dans ce dossier.

La Régie de l'assurance automobile du Québec, de concert avec le Ministère, a fait installer des autocollants, dont le thème est la sécurité routière, sur les véhicules du Ministère.

La révision des systèmes d'information reliés à la gestion du matériel a fait l'objet d'une étude complète principalement sur la gestion des magasins des ateliers mécaniques. L'implantation de ces systèmes se fait graduellement, comme il a été prévu au plan directeur du réseau informatique du Ministère.

Chapitre VII
Programme 5

Gestion interne et soutien

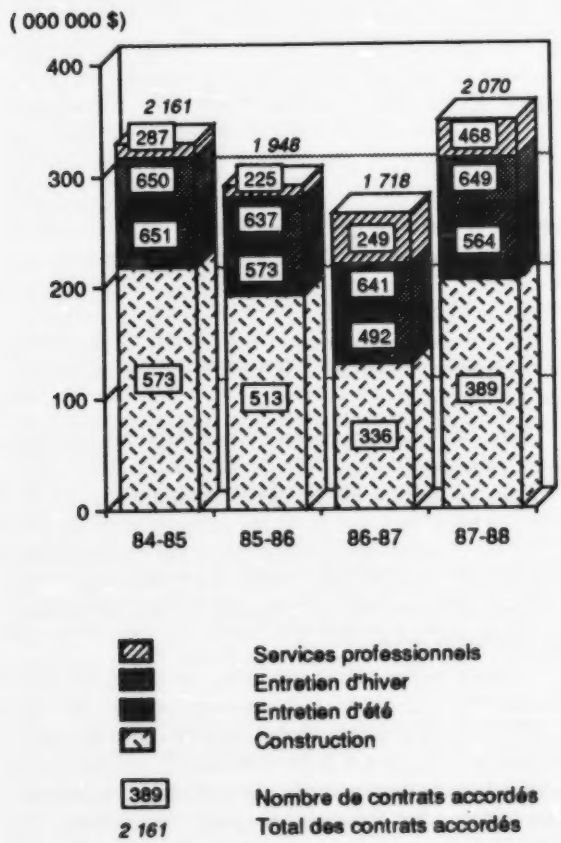
7.1 Gestion financière

Direction des contrats et approvisionnements

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 1987, le Ministère a accordé 2 070 contrats d'une valeur globale de 340 400 000 $, soit 389 pour la construction, 564 pour l'entretien d'été, 649 pour l'entretien d'hiver, et 468 pour les services professionnels.

La Direction des contrats et approvisionnements a dû s'adapter progressivement à la nouvelle réglementation et aux pratiques administratives du ministère des Approvisionnements et Services : projet de règlement sur les contrats de services, nouveau système de codification des achats, nouvelle approche pour la planification de l'utilisation des espaces à bureau et leur aménagement, réorganisation du fichier des fournisseurs de services, etc.

Graphique 7
Répartition des contrats accordés



Ces changements ont nécessité l'adoption de nouvelles règles ministérielles.

Tableau 8

Répartition des contrats accordés en 1987-1988 vs 1984, 1985 et 1986

En millions de dollars

Année	Construction	Entretien d'été	Entretien d'hiver	Services prof.	Total ($)	Total contrats
1984-1985	218,1	62,3	37,0	11,6	329,0	2 161
Contrats	573	651	650	287		
1985-1986	191,5	51,0	37,9	10,5	290,9	1 948
Contrats	513	573	637	225		
1986-1987	131,3	51,9	38,1	44,1[1]	265,4	1 718
Contrats	336	492	641	249		
1987-1988	204,7	68,6	40,5	34,6	348,4	2 070
Contrats	389	564	649	468		

1. Ce montant comprend le coût du contrat de la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord pour une période de cinq ans (20,3 millions de dollars).

Ce tableau montre bien une augmentation importante du nombre de contrats octroyés, notamment dans le secteur des services professionnels.

Direction des réclamations

Durant l'année civile 1987, la Direction a entrepris des études et des recherches afin d'instaurer des mesures susceptibles de prévenir et de limiter le nombre et l'importance des réclamations sur contrats et de réduire les délais de règlement.

Ainsi, les délais de règlement ont été réduits par une augmentation de la productivité des employés de 25 %, soit 160 rapports d'étude comparativement à 128 pour l'année précédente. Cela est dû surtout à une augmentation de 16 % des effectifs du Service, combinée à une production plus rapide des rapports provenant des régions administratives.

Soixante-huit offres de règlement ont été acceptées par les entrepreneurs. Le Ministère leur a donc versé la somme de 7 309 671 $, soit 35,69 % du montant total réclamé, qui s'élève à 20 482 513 $. Ce dernier montant représente 19 % de la valeur des soumissions qui ont fait l'objet d'une réclamation. La valeur totale des contrats accordés s'élève à 107 430 710 $.

Par ailleurs, quinze réclamations, jugées non fondées, ont été rejetées après étude. Dix propositions de règlement, pour un montant total de 249 709 $, ont été refusées par les entrepreneurs. Dix-neuf demandes sont présentement devant les tribunaux, dont sept pour l'année 1987. Dix propositions ont été ignorées de la part des réclamants, représentant un montant de 331 721 $.

Direction des réclamations — Service des réclamations sur dommages

Le Service des réclamations sur dommages a tenu 52 rencontres au cours de l'année, afin de sensibiliser les employés du Ministère aux mesures préventives pour réduire le nombre des réclamations sur dommages. Le Service a rencontré environ 750 personnes : les directeurs régionaux, les chefs de districts et les responsables des travaux dans les districts.

Le nombre des réclamations mettant en cause des travaux d'entretien du réseau routier ou l'état de la chaussée est passé de 2 043 à 1 887 cette année. De ce nombre, 736 ont été refusées puisque aucune faute n'était imputable au M.T.Q. Par contre, sa responsabilité fut reconnue dans 411 cas (22 %), et les offres de règlement, totalisant 287 957 $, furent acceptées par les réclamants.

Les 740 dossiers en suspens comprennent ceux dont les négociations n'ont pu être achevées durant l'année, ceux dont les rapports techniques n'ont pu être produits, ou ceux dont les plaignants n'ont pas fourni les renseignements demandés. Un montant supplémentaire de 199 300 $ a été payé pour 166 dossiers antérieurs à 1987, ce qui porte le total des indemnités versées à 487 257 $.

Durant cette même période, le ministère des Transports a dû effectuer des déboursés de l'ordre de 8 227 $ à la suite de jugements de la Division des petites créances de la Cour provinciale. Il a également payé, à la suite de jugements de Cour et de règlement hors cour, des indemnités pour la somme de 136 947 $, auxquelles s'ajoutent des intérêts de 16 804 $, totalisant un montant de 153 751 $.

7.2 Administration

Vérification interne et enquêtes

Les principaux rapports soumis au cours de l'année par le Service de la vérification interne concernent la politique budgétaire, le transport maritime et les utilités publiques. Ces rapports informent les gestionnaires sur la qualité des mécanismes mis en place pour réaliser leurs opérations conformément aux lois, règlements et directives. Un autre objectif consiste à s'assurer de l'utilisation efficiente, efficace et économique des ressources humaines, physiques et matérielles.

L'acquisition du logiciel Panaudit, en collaboration avec le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation et celui de l'Énergie et des Ressources, permettra d'effectuer plus efficacement certains travaux de recherches et d'analyse.

Le Service des enquêtes a pour mission d'assurer la sauvegarde des intérêts du Ministère en effectuant des enquêtes sur tout acte suspect ou irrégulier posé par des fonctionnaires ou des mandataires. Il est indépendant de la vérification interne depuis l'année passée et relève également directement du sous-ministre.

Durant l'année, 201 dossiers ont fait l'objet de recherches et d'enquêtes. Par ailleurs, le ministère du Travail et le Conseil exécutif ont fait appel à nos services afin de colliger des preuves devant mettre en branle le processus judiciaire.

7.3 Communications

La Direction des communications est responsable du Service des relations publiques, qui comprend les divisions des affaires publiques, de l'audio-visuel et des relations avec la presse, ainsi que du Service de l'édition auquel sont rattachées la Division de la diffusion et celle des publications.

Au chapitre des expositions, au cours de l'exercice 1987-1988, le Service des relations publiques a notamment organisé une tournée régionale qui a permis de sensibiliser le public à la signalisation routière, expliquée à partir des formes et des couleurs. Outre ce stand intitulé « Pour bien lire la route », plusieurs autres ont été présentés à divers types de clientèle, entre autres :

— « Les sentinelles de l'air », pour faire valoir les missions du Service aérien ;

— « Le transport en commun, une responsabilité municipale », présenté au congrès de l'Union des municipalités du Québec ;

— « Des soins en altitude », qui vante les mérites du Service d'évacuation aéromédicale ;

— « Un dialogue qui profite », à l'intention des fournisseurs présents au Salon des achats ;

— « V.T.T. oui mais ... », pour faire connaître la nouvelle réglementation sur les véhicules tout terrain.

Les mêmes thèmes ont occasionnellement été exploités en publicité, grâce à la diffusion de messages dans les médias écrits et électroniques. Des sujets particuliers ont permis, en outre, de développer une stratégie plus complexe. Dans ce domaine, mentionnons à titre d'exemple un dossier sur la signalisation touristique. Des efforts ont permis de systématiser la publicité obligatoire en assurant l'uniformité de présentation de tous les encarts d'appels d'offres du Ministère.

Plusieurs nouveaux documents audio-visuels ont été produits au cours de l'année, documents de formation ou d'information dont certains ont particulièrement retenu l'attention :

— « Un bouclier d'un million de tonnes », une démonstration du « génie » québécois pour améliorer la sécurité du pont Laviolette ;

— « Le plan intégré de la région de Montréal », un brillant exposé de la problématique du transport dans la métropole ;

— « La voie de secours », un document qui a suscité beaucoup d'étonnement.

Un nombre considérable de photographies et de diapositives relatives aux différentes activités de transport est venu enrichir la photothèque du Ministère au cours de l'année.

Les relations du Ministère avec la presse ont été marquées par la publication de plusieurs communiqués, l'organisation de multiples conférences de presse ainsi que par de nombreuses démarches pour répondre à des demandes de renseignements de la part des journalistes.

Au chapitre des relations avec la presse, à la Division de Montréal, 473 communiqués ont été transmis aux médias au sujet des opérations d'entretien et de construction du Ministère pour toute la région ouest du Québec.

Des événements comme les journées « portes ouvertes » au Service aérien gouvernemental, l'ouverture à la circulation du nouveau tronçon de l'autoroute Henri-IV à Val-Bélair, l'inauguration de la première voie de secours pour véhicules en détresse, l'implantation de la nouvelle signalisation touristique au Québec ont été largement diffusés par les médias, ce qui a permis au public de mieux connaître les réalisations du Ministère.

Des plans d'intervention auprès des médias ont été élaborés afin d'annoncer la réorganisation de la structure régionale du Ministère et sa participation à l'Année de la sécurité routière.

Un réseau d'information en circulation a été créé au cours de l'été 1987. Il regroupe différents organismes qui effectuent des travaux susceptibles de nuire à la circulation sur le réseau routier relevant du Ministère. Son rôle est de coordonner et de diffuser l'information sur l'ensemble des travaux routiers dans la région de Montréal.

La saison 1987-1988 du service au public sur l'état des routes a remporté un franc succès chez les journalistes et, particulièrement, chez les chroniqueurs de circulation qui n'ont pas manqué de souligner la qualité de l'information et la rapidité avec laquelle elle a été diffusée au cours de l'hiver.

La Division de Montréal du Service des relations publiques a répondu durant l'année à près de 98 000 demandes de renseignements du public dont plus de 73 % se rapportaient à l'état de la chaussée en hiver.

Plus de 300 publications ont été produites par le Service de l'édition en 1987-1988. La collection « Études et recherches en transports » a pris un nouvel élan et s'est enrichie d'une douzaine de titres publiés dans l'une ou l'autre des cinq séries intitulées : Essais et matériaux, Génie et environnement, Socio-économie des transports, Systèmes de transport, Technologie et instrumentation.

Plusieurs publications techniques ont également été réalisées. Parmi les titres importants vendus par les Publications du Québec, il convient de mentionner le *Guide d'arpentage*, *Le bruit de la circulation routière* et la *Carte des Îles-de-la-Madeleine*. Par ailleurs, le Ministère a préparé plusieurs guides s'adressant à ses employés et aux entreprises privées auxquelles il accorde des contrats. Mentionnons, à titre d'exemples, le *Guide du surveillant — Chantier d'éclairage* et le *Guide du surveillant — Construction des ouvrages d'art*.

Diverses activités, comme la gestion et la diffusion de la documentation, la préparation de revues de presse, l'édition et la publication d'organigrammes, ont aussi fait l'objet des activités du Service de l'édition. Ce dernier a particulièrement mis l'accent sur l'amélioration de la qualité de la langue de toutes les publications officielles du Ministère.

7.4 Systèmes de gestion

Le M.T.Q. a amorcé les études préliminaires prévues dans sa stratégie de mise en oeuvre du schéma directeur de l'informatique. Par ailleurs, un soutien a été fourni aux utilisateurs des systèmes déjà en place et les unités administratives ont été associées à l'élaboration de nouvelles applications dans leur milieu de travail. De plus, la modernisation des méthodes de travail a contribué à améliorer la productivité des équipes de développement et la qualité des systèmes.

Stratégie de mise en oeuvre du schéma directeur

Le Conseil du trésor acceptait, le 8 juillet 1987, la mise en oeuvre d'une première phase regroupant en une seule étude d'architecture générale les projets suivants :

— modélisation globale des données ;
— architecture globale des systèmes ;
— étude des infrastructures technologiques.

L'ensemble de la stratégie, approuvée en toute fin d'année permettra, au cours de l'année 1988-1989, l'amorce des analyses préliminaires des systèmes suivants :

— conception et dessin assistés par ordinateur ;
— gestion des projets ;
— gestion des opérations de construction et d'entretien ;
— mise à jour, exploitation des données de base sur les infrastructures ;
— conservation des infrastructures ;
— système d'information de gestion de la Direction des programmes d'aide en transport terrestre des personnes (D.P.A.T.T.P.).

L'étude d'architecture générale devrait être terminée en août 1988 et présentée au Conseil du trésor. L'analyse préliminaire du système de la D.P.A.T.T.P. est terminée et l'étude d'architecture sera produite à l'automne 1988.

Pour tous ces projets d'importance, des comités directeurs, composés d'utilisateurs et de spécialistes, ont été formés dans le but d'orienter et de gérer le développement des nouvelles applications.

Autres projets

D'autres projets de développement de systèmes ont été entrepris, poursuivis ou terminés. Mentionnons :

— le recrutement et la sélection des employés occasionnels ;
— l'information sur les immeubles extra-routiers ;
— l'inventaire des équipements (relevés techniques) ;
— le suivi de la programmation et des enveloppes budgétaires ;
— la gestion des pièces des ateliers mécaniques ;
— l'octroi des contrats ;
— la gestion du parc d'équipements et de logiciels ;

— la micrographie des plans ;
— la gestion des effectifs ;
— les informations du Service aérien gouvernemental ;
— les renseignements sur les fonds locaux ;
— la préparation des demandes de paiement.

Le parc d'équipements informatiques s'est pour sa part enrichi de 222 micro-ordinateurs, passant de 351 à 573, ainsi que de plusieurs périphériques, tels que imprimantes, tables traçantes, tables digitalisantes, écrans graphiques, etc. Le nombre de postes d'appareils de traitement de texte est demeuré sensiblement le même, soit 159 en mars 1988, comparativement à 156 postes en mars 1987.

Le Service de l'environnement à Montréal, la Direction des structures et le Service de l'arpentage foncier ont acquis chacun un super micro-ordinateur capable de répondre aux besoins d'ingénierie.

Cinq sous-centres ont été rattachés au réseau de traitement distribué du Ministère. La mécanisation des ateliers mécaniques de Québec et Montréal ainsi que de la Direction de l'entretien a aussi été complétée en 1987-1988.

La décentralisation des systèmes gouvernementaux S.A.G.I.P. et S.Y.G.B.E.C. s'est poursuivie en collaboration avec les unités administratives concernées, entraînant l'ajout d'équipements de bureautique dans le réseau.

Le projet de bureautique du Comité consultatif de la gestion du personnel (C.C.G.P.), grâce à la communication entre les ordinateurs de la Régie de l'assurance automobile du Québec (R.A.A.Q.) et ceux du ministère des Communications, permet d'offrir aux utilisateurs de ce réseau les avantages du courrier électronique.

Enfin, le Ministère a de nouveau procédé à une révision de sa charge de traitement sur ordinateur central. Une nouvelle entente a été négociée avec la R.A.A.Q., qui continuera d'être le centre fournisseur pour les trois prochaines années.

Chapitre VIII
Programme 6

Transport scolaire

Le programme d'aide au transport scolaire permet au Ministère de verser aux organismes autorisés des sommes leur permettant d'assurer les services de transport à la clientèle scolaire devant avoir recours au transport. Pour l'exercice 1987-1988, la clientèle transportée s'élevait à 669 487 élèves, soit 63,5 % de la clientèle inscrite. Bien que le transport exclusif représente le mode privilégié (610 000 élèves transportés), le transport intégré (transport effectué par un organisme public de transport ou un détenteur de permis) permet le déplacement de 59 000 élèves.

Le budget consacré à cette activité s'élevait à 320 700 000 $, ce qui représente une augmentation de 4,16 % par rapport à l'année précédente. Cette croissance est comparable à l'évolution de l'indice des prix à la consommation qui, pour la période, s'élevait à 3,7 %. Du budget total accordé par le Ministère, une somme de 310 500 000 $ est consacrée à la liaison quotidienne domicile-école, ce qui correspond à 96,9 % des allocations versées pour le transport scolaire. Enfin, environ 10 000 000 $ ont été consacrés aux allocations supplémentaires liées à l'animation et aux nouveaux besoins pour la clientèle en difficulté d'adaptation et d'apprentissage : transport à des fins éducatives, inter-écoles, périodique et pour le programme de maternelle-maison.

Dans le domaine du transport scolaire, les efforts du Ministère ont notamment porté en 1987-1988 sur l'analyse en profondeur du régime de transport scolaire, sur la détermination des grands paramètres devant régir ce transport (cadre triennal), sur l'élaboration des règles budgétaires devant permettre au Ministère d'administrer un budget de plus de 330 000 000 $ et, finalement, sur la coordination du Comité ministériel permanent sur le transport des écoliers.

Une étude approfondie dressant un portrait global du système de transport scolaire a été publiée au printemps. Essentiellement, l'étude a permis de constater que le système a atteint un certain équilibre et qu'il y a lieu de stabiliser sa base de financement, tout en reconnaissant la nécessité d'apporter certains ajustements afin de répondre à des besoins nouveaux.

Les règles budgétaires ont été révisées de manière à faciliter la gestion autant pour les commissions scolaires que pour le Ministère.

Le Comité ministériel permanent sur le transport des écoliers, formé de représentants des commissions scolaires catholiques et protestantes, de représentants de l'industrie (l'Association du transport écolier du Québec et l'Association des propriétaires d'autobus du Québec) et de fonctionnaires du Ministère, a permis une concertation franche et constructive. Parmi les principaux éléments discutés, il y a les disparités des prix des contrats, les relations de travail et les modifications aux règlements.

Chapitre IX
Programme 7

Transport maritime et aérien

9.1 Transport maritime

Le programme de rationalisation des services de dessertes maritimes et de traversiers a continué d'attirer l'attention du Ministère au cours de l'exercice 1987-1988. L'application des ententes de service a été suivie de près afin de s'assurer de la bonne utilisation des subventions accordées dans ce domaine. Dans cette optique, le Ministère délaisse de plus en plus l'évaluation de l'aide financière basée sur le déficit d'opération et les ententes annuelles, au profit de subventions statutaires et d'ententes de service pouvant aller jusqu'à une période de dix ans.

C'est ainsi que les personnes habitant les régions éloignées ou celles qui sont isolées ont pu profiter des avantages socio-économiques du Québec grâce au maintien des services de communication maritime avec les grandes agglomérations urbaines. C'est également dans ce but que le Ministère a renouvelé ses ententes avec les transporteurs maritimes qui assurent les dessertes de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord (cinq ans), des îles de la Madeleine (dix ans) et d'une quinzaine de postes et de villages du Nouveau-Québec.

Pour la septième année consécutive, l'île d'Anticosti a été ajoutée à l'itinéraire de la desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, sur une base saisonnière, tant pour le transport des personnes que des marchandises. Du début d'avril 1987 à la mi-janvier 1988, 3 467 personnes et 16 033 tonnes métriques de marchandises ont été transportées par les navires qui assuraient la desserte de la Moyenne et de la Basse-Côtê-Nord et de l'île d'Anticosti.

La desserte des îles de la Madeleine a enregistré 598 personnes et 21 900 tonnes métriques de marchandises. Le ravitaillement des postes et des villages du Nouveau-Québec s'est traduit par la manutention de plus de 8 000 tonnes métriques de marchandises.

Dans le cadre de son programme d'aide aux services de traversiers et de dessertes maritimes, le Ministère a versé 28 436 192 $ en subventions au cours de l'année. Ces montants se répartissent comme suit :

— 21 800 500 $ pour combler le déficit d'exploitation de la Société des traversiers du Québec qui administre six traverses : Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola, Québec — Lévis, Montmagny — île aux Grues, Saint-Joseph-de-la-Rive — île aux Coudres, Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac et Matane — Baie-Comeau — Godbout ;

— 993 577 $ pour l'exploitation des quatre services de traversiers suivants : Rivière-du-Loup — Saint-Siméon, Notre-Dame-du-Lac — Saint-Juste-du-Lac, Havre-Aubert — île d'Entrée — Cap-aux-Meules, Harrington-Harbour — Chevery — Aylmer Sound. Les trois premiers sont exploités par l'entreprise privée et le dernier par la municipalité de la Côte-Nord-du-Golfe-Saint-Laurent ;

— 3 604 878 $ pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord au départ de Rimouski ; ce service est maintenant assuré par Relais Nordik inc. pour une période de cinq ans commençant le 1er avril 1987 ;

— 2 037 237 $ pour la desserte maritime des îles de la Madeleine au départ de Montréal ; le Ministère a négocié un nouveau contrat de dix ans avec Navigation Madeleine inc., filiale à part entière de Gestion C.T.M.A. inc., commençant le 1er avril 1987 et se terminant le 31 mars 1997.

D'autres subventions, totalisant 3 481 250 $, ont été partagées entre la Société du port de Valleyfield pour l'amélioration du port (3 400 000 $), la Société de développement économique du Saint-Laurent (75 000 $), la municipalité régionale de comté de Minganie (5 000 $) et «Échange Québec-Calgary» (1 250 $).

Le Ministère a investi une somme de 1 285 800 $ pour les immobilisations suivantes :

— 378 200 $ pour la remise en état du quai de Matane ;

— 340 000 $ pour des travaux de réfection au quai de Port-Menier ;

— 151 200 $ pour la construction de plages de débarquement au Nouveau-Québec ;

— 88 700 $ pour améliorer la sécurité au terminal de Godbout ;

— 80 000 $ pour les travaux au terminal de Tadoussac ;

— 78 500 $ pour la confection de plans et devis du navire destiné à remplacer le Mécatina I sur la ligne Harrington Harbour — Chevery — Aylmer Sound ;

- 72 700 $ pour achever les travaux d'amélioration du terminal de Rivière-du-Loup commencés en 1986-1987 ;
- 60 000 $ pour des études d'environnement relatives à la construction du futur quai de services techniques pour la Société des traversiers du Québec et à celle de plages de débarquement au Nouveau-Québec ;
- 29 500 $ pour la réfection de la toiture de la gare fluviale de Sorel ;
- 7 000 $ pour construire un rempart de protection autour du restaurant situé au terminal de Tadoussac.

Au cours de l'année, le ministère des Transports a fait modifier le « Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier » de façon à abolir certaines formes de gratuité en vigueur depuis 1985 sur ces services, ceci dans le but de diminuer les sommes allouées pour les subventions à ces traverses. Cependant, la gratuité a été maintenue pour les résidents et les natifs des îles desservies ainsi que pour la traverse Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac. De plus, les utilisateurs de la traverse Québec — Lévis détenant un laissez-passer de l'une ou l'autre des deux commissions de transport de la région de Québec peuvent emprunter le traversier gratuitement. Enfin, la gratuité a été maintenue pour les étudiants qui utilisent la traverse Sorel — Saint-Ignace-de-Loyola.

Par ailleurs, l'action du Ministère s'est poursuivie dans divers dossiers comme la coopération franco-québécoise (chaînes transcontinentales de transport de marchandises sur l'Atlantique Nord ; le projet d'escale régulière de navires porte-conteneurs à Québec), l'accord de libre-échange entre les États-Unis et le Canada qui a apporté un éclairage au nouveau projet de loi C-52 sur le cabotage, le projet de loi dérogatoire sur les conférences maritimes (C-21) et le projet de législation sur les accidents maritimes.

Transports Canada a été informé de la position du Québec à diverses conférences et conventions internationales telles que le Code de conduite des conférences maritimes et les Règles de Hambourg.

De plus, le Ministère a participé activement à la consultation sur la politique de recouvrement des coûts de la Garde côtière et des services aéroportuaires projetée par le gouvernement fédéral. Il est à noter que le Ministère s'oppose à la politique telle que formulée par le gouvernement fédéral.

Un accent particulier a été mis sur la défense des intérêts portuaires québécois face aux routes concurrentes et à la suite de la politique de transport du grain dans l'Ouest.

La région et le port de Montréal ont aussi retenu l'attention du Ministère, surtout dans le cadre des consultations relatives au projet d'expansion du port à Contrecoeur, mais aussi à l'occasion des travaux ayant abouti au rapport Picard. Fait à noter, une concertation du même ordre s'est manifestée lors de plusieurs conférences socio-économiques régionales.

Le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent

Placé sous l'autorité du sous-ministre des Transports, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a pour mandat de favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

Dans ce cadre, il assure la circulation de l'information relative au fleuve au sein des ministères et organismes, suscite et encourage des initiatives, fait valoir les intérêts du Québec au sein d'organismes canadiens ou américains, voire européens, dont l'action peut influencer le développement du Saint-Laurent, et collabore autant avec le gouvernement fédéral qu'avec l'entreprise privée et d'autres intervenants.

Les dossiers qui ont surtout retenu l'attention sont le transit international du charbon, l'exportation de bois d'oeuvre et de produits agricoles vers les marchés européens, l'importation d'automobiles via le Saint-Laurent, la promotion de la saison hivernale de navigation et les relations villes-ports.

Dans le cadre du Forum maritime Saint-Laurent — Grands Lacs, le Secrétariat a élaboré et diffusé une carte du Système Saint-Laurent — Grands Lacs, un document d'information de prestige ainsi qu'un film vidéo de promotion commerciale, de concert avec les partenaires ontariens et américains. Il assume un rôle clé dans l'organisation de la Conférence internationale des maires riverains du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Plusieurs étudiants du Québec, d'Ontario et de France ont effectué des stages de formation au Secrétariat, qui a également collaboré aux travaux du Plan de mise en valeur du Saint-Laurent. Enfin, le Secrétariat a assuré une participation active du Québec au sein de plusieurs organisations internationales canado-américaines reliées à l'axe maritime Saint-Laurent — Grands Lacs.

9.2 Transport aérien

En ce qui regarde le transport aérien, le Ministère a affecté un budget de 4 900 000 $ pour l'exploitation de 18 aéroports.

Les travaux pour la construction d'aéroports au nord du 55e parallèle ont été poursuivis. Les aéroports de Kangirsuk et d'Inukjuak ont été inaugurés, alors que les travaux ont été mis en chantier pour ceux de Kangiqsujuaq et de Quaqtaq. À cet effet, l'entente Québec–Ottawa fixe à 40 % la participation financière

du Québec et à 60 % celle d'Ottawa. De plus, près de 1 300 000 $ ont été dépensés pour l'achat d'équipement lourd (chargeurs, souffleuses, camionnettes, etc.) qui a servi à l'entretien de trois nouveaux sites aéroportuaires par la main-d'oeuvre inuit.

D'un coût de près de quatre millions de dollars, le nouvel aéroport de la région du Témiscamingue, présentement en construction, sera doté, entre autres, d'une piste asphaltée, d'une voie de circulation donnant accès à une aérogare et d'un radiophare non directionnel (NDB) qui permettra une approche de non-précision aux instruments.

Les travaux d'aménagement à l'aéroport de Saint-Augustin ont été poursuivis pour un montant de 1,7 million de dollars. Le Ministère a effectué un second versement de 150 000 $ pour financer les travaux d'agrandissement de l'aire de stationnement des avions et pour faciliter l'approche aux instruments par l'installation d'un radiophare non directionnel (NDB) et de lumières d'approche à l'aéroport de Maniwaki.

Un montant de 25 000 $ a été octroyé à la Ville de Trois-Rivières pour la réalisation d'un plan directeur d'aéroport. Le Ministère et la Ville de Trois-Rivières partagent en parts égales le coût de ces études.

Le Ministère a continué de subventionner la desserte aérienne de la Moyenne et Basse-Côte-Nord pour un montant de 3 900 000 $. Ce service est exploité par Inter-Canadien dans onze villages situés entre Sept-Îles et Blanc-Sablon. Un programme de réduction des tarifs aériens à l'intention des résidents de cette région est entré en vigueur au cours de l'année. Celui-ci est administré par Inter-Canadien et fait partie de l'entente finale conclue entre le gouvernement du Québec et ce transporteur au moment de la vente de Québecair.

L'aide financière accordée aux traverses aériennes île aux Grues — Montmagny, île d'Entrée — Havre-aux-Maisons et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs — île Verte a été maintenue en 1987-1988. Cette aide représente un montant de 100 000 $.

Pour aider les services aériens en développement, le Ministère a subventionné la desserte entre Québec et Charlevoix au coût de 19 000 $.

Dans le cadre des sommets socio-économiques des régions administratives du Bas-Saint-Laurent, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine ainsi que de la Côte-Nord, le Ministère a participé aux travaux du Comité de la table sectorielle des transports.

En collaboration avec le ministère de la Main-d'oeuvre et de la Sécurité du revenu, le ministère des Transports a publié les résultats d'une étude sur les besoins de formation professionnelle dans le secteur du transport aérien.

Chapitre X
Programme 8

Service aérien gouvernemental

10.1 Transport des personnes et des marchandises

L'utilisation des aéronefs du Ministère a enregistré une diminution de 3,4 % au cours de l'exercice 1987-1988. Le total des heures de vol effectuées s'élevait en effet à 9 617, comparativement à 9 955 l'année précédente.

Le transport aérien de 662 patients, à partir de régions éloignées vers les grands centres hospitaliers, a nécessité 1 560 heures de vol. Les avions du transport exécutif ont effectué 273 de ces heures de vol à des périodes et des distances où l'avion-ambulance HS-125 ne pouvait être utilisé.

L'utilisation des hélicoptères destinés à la protection du public et à la conservation de la faune a connu une diminution de 15 % avec un total de 4 960 heures de vol.

En outre, le Service aérien a procédé à 2 542 nolisements d'aéronefs privés pour répondre aux besoins des ministères et organismes gouvernementaux. La valeur de ces nolisements était estimée à 6 506 000 $. À ce chapitre, il s'agit d'une augmentation de 23 % par rapport à l'année 1987-1988. Précisons que les deux tiers de ce montant ont été consacrés au nolisement d'avions et que l'autre tiers a servi au nolisement d'hélicoptères.

10.2 Protection de la forêt

Les avions-citernes ont effectué 900 heures de vol pour aider à circonscrire 161 feux de forêt au cours de la saison estivale de 1987. Au total, les pilotes ont procédé à 5 112 largages pour déverser près de 28 millions de litres d'eau sur les foyers d'incendie.

Au cours de l'année, quatre avions-citernes ont été loués aux provinces de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick pour combattre des incendies forestiers.

Chapitre XI
Secrétariat du Ministère

De façon générale, le Secrétariat du Ministère, qui relève du Bureau du sous-ministre, est chargé des activités suivantes :

— la coordination, la rationalisation et l'harmonisation de l'action ministérielle, dans le respect des mandats et compétences dévolus à la structure administrative ;

— l'accès à l'information et la qualité des services rendus aux citoyens ;

— la gestion du fichier central des dossiers, des plans et des documents officiels du Ministère ainsi que de la messagerie.

La structure du Secrétariat comprend le Service des relations extraministérielles et le Service des archives et messageries en plus des ressources affectées au fonctionnement du Bureau du sous-ministre et de la coordination exécutive.

11.1 Service des relations extraministérielles

Les relations du Ministère avec les entreprises, associations ou ministères reliés au domaine des transports, tant sur le plan interprovincial que fédéral et international, sont coordonnées par le Service des relations extraministérielles.

Au cours de l'année, le Ministère a participé à deux réunions du Conseil regroupant les ministres fédéral et provinciaux responsables des transports et de la sécurité routière. Lors de ces rencontres, tenues à Saskatoon et Toronto, les délibérations ont porté sur le Code canadien de sécurité, la réglementation des véhicules tout terrain — notamment les trois-roues —, l'entente sur les infractions hors province, le protocole d'entente sur les poids et dimensions des véhicules, la politique routière nationale et les relations canado-américaines.

Le Ministère a également participé aux activités de diverses associations de transport regroupant des administrateurs gouvernementaux ainsi que des transporteurs, des fabricants d'équipement de transport et des consultants dont : la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé (C.C.A.T.M.), l'Association des routes et transports du Canada (A.R.T.C.) et l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.).

Des représentants du Ministère ont effectué en France quinze missions qui s'inscrivaient à l'intérieur du programme de coopération franco-québécoise. Les sujets à l'ordre du jour de ces missions comprenaient notamment l'organisation de la coopération, le transport des marchandises, le colloque INFOMAR 88, les travaux de recherche en génie routier et le système de bornes d'appel d'urgence sur les autoroutes.

Le Ministre a lui-même dirigé deux de ces missions ; l'une en mai portait sur le financement du transport en commun et l'autre en septembre concernait le développement régional. Un accord-cadre de coopération, d'une durée de trois ans, a été signé en novembre avec le Laboratoire central des ponts et chaussées de France.

D'un autre côté, pour faire suite au rapport du comité formé pour étudier le rôle et l'importance des traverses maritimes, leur mode de tarification ainsi que la situation dans les régions isolées, le Ministère a délégué en Norvège une mission, présidée par madame Claire-Hélène Hovington, députée de Matane, pour examiner ce qui prévaut sur ce plan dans ce pays, lequel possède plus de 160 services de traversiers. Le rapport de cette mission a été déposé au début de 1988.

En outre, cinq personnes ont participé à des cours de perfectionnement en France.

De son côté, le Ministère a accueilli trois missions françaises. L'une, qui s'intéressait au transport scolaire, était formée d'élus de l'Isère, de la Savoie et de l'Hérault. Une autre s'est penchée sur le transport des marchandises et la déréglementation, et la troisième a étudié la signalisation routière lumineuse.

Conformément au programme d'échange de fonctionnaires avec la France, le Ministère a accueilli, à la Direction de la planification routière, pour une période d'une année, un spécialiste de l'aménagement et de la sécurité des infrastructures routières. Deux élèves ingénieurs de l'École nationale des travaux publics de l'État ont aussi participé à un stage de huit semaines au Ministère.

En septembre, le Ministre s'est rendu en Belgique au congrès de l'Association internationale permanente des congrès de la route (A.I.P.C.R.) afin de présenter la candidature du Québec pour le congrès de 1991. Cette démarche aura été profitable puisque le Québec s'est classé deuxième au scrutin et pourrait conséquemment être choisi comme site du congrès de 1995.

Des représentants du Ministère ont aussi effectué des missions en Allemagne, en Angleterre, en Belgique, en Écosse, en Espagne, au Guatemala, en Norvège et en Suisse pour assister à des congrès, étudier le comportement des pavages ou les services de

traversiers et de cabotage, louer nos avions-citernes, etc. Aux États-Unis où ils ont effectué une cinquantaine de missions, ils ont participé à des comités de travail, des conférences, des séminaires et des congrès pour examiner des sujets comme la déréglementation du transport routier, la construction et l'entretien des routes et l'implantation de l'informatique.

Le Ministère a aussi été l'hôte, en 1987-1988, de délégations des États-Unis, de France, du Ghana, du Guatemala, du Japon, de Norvège, du Zaïre et des provinces canadiennes de l'Alberta, du Nouveau-Brunswick et de l'Ontario.

11.2 Service des archives et messageries

Le Service des archives et messageries a un double mandat :

— assurer la conservation et la circulation des documents officiels du Ministère ;

— assurer des services de courrier et de messageries.

Ces tâches sont dévolues à deux divisions :

— la Division des archives et plans ;

— la Division du courrier et des messageries.

Archives et plans

La collection de plans du Ministère a continué de s'accroître de façon appréciable ; avec les quelque 5 100 pièces qui sont venues s'y ajouter au cours de l'année, on compte maintenant plus de 363 000 feuillets de plans, ce qui représente 3,7 % de plus que l'an dernier.

Le développement d'un système intégré de micrographie en vue d'améliorer l'efficacité des services de conservation des archives et de leur accessibilité demeure au nombre des priorités du Ministère. Son implantation devrait se faire à l'automne de 1988.

Au cours de l'année, la Division archives et plans a reprographié plus de 38 000 feuillets de plans pour différentes unités administratives, pour un total d'environ 227 000 exemplaires, ce qui se compare à 34 000 feuillets et 200 000 exemplaires en 1986-1987.

Courrier et messageries

Cette division coordonne, à l'échelle ministérielle, l'application des politiques, normes et procédures en matière de gestion du courrier.

Elle gère aussi, au centre administratif de Québec, un poste de traitement du courrier destiné aux différents édifices de la région de Québec ainsi qu'aux directions régionales.

En 1987-1988 cette division a traité plus de 825 000 lettres et colis, soit une augmentation de 6 % par rapport à l'année précédente, et elle a effectué plus de 200 expéditions massives de documents pour un total d'environ 312 000 enveloppes. Le nombre d'enveloppes manipulées lors des 222 expéditions massives de l'exercice antérieur s'élevait à 52 000.

11.3 Accès à l'information

Au cours de l'exercice 1987-1988, le Ministère a reçu 30 demandes d'accès à des documents et deux demandes de communication de renseignements nominatifs en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Les demandes relatives à l'accès aux documents ont été traitées de la façon suivante : 12 demandes ont donné lieu à la diffusion de documents complets et huit à des documents partiels, deux ont entraîné un refus et, dans huit autres cas, il n'a pas été nécessaire de rendre une décision. La demande a été traitée en moins de 20 jours dans vingt et un cas. La majorité de ces demandes provenait de citoyens, d'avocats ou de notaires représentant un client, ainsi que de journalistes.

Quant aux demandes de communication de renseignements nominatifs par les personnes concernées, elles ont été acceptées dans les deux cas et tous les renseignements demandés ont été communiqués aux requérants.

Composition typographique: Mono-Lino inc.

Achevé d'imprimer en décembre 1988
sur les presses de l'imprimerie
Héon & Nadeau ltée